

Please note: This is the **Accepted Manuscript** version of the paper. Page numbers do not correspond to those of the published version. To cite this paper:

Rumé, S. 2025. La ciudad permeable: Ideas, políticas y prácticas de la movilidad en Cuenca, Ecuador. In R. Sansi Roca and M. Delgado Ruiz (eds.), *Movilidades desbordadas: Límites y futuros de las nuevas movilidades urbanas*. Manresa: Bellaterra Edicions, pp. 237-254.

La ciudad permeable: Ideas, políticas y prácticas de la movilidad en Cuenca, Ecuador

Sam Rumé

Investigador posdoctoral, University College Cork

Introducción

La actual tendencia de la movilidad sostenible a menudo es representada como propia de las ciudades del norte, mientras que las ciudades del sur seguirían operando bajo parámetros modernistas o de desarrollo desorganizado que les restarían sostenibilidad. Sin embargo, esta concepción no solamente omite las ciudades «del sur» que se han convertido en modelos internacionales en esta materia, como Bogotá o Curitiba, sino que también pasa por alto las muchas otras ciudades del mundo que han adoptado objetivos de sostenibilidad. Una de estas ciudades es Cuenca, ciudad de medio millón de habitantes en los Andes ecuatorianos. En los últimos años, el municipio de Cuenca ha implementado ciclovías, un sistema de bici pública y una línea de tranvía con el objetivo declarado de hacer la ciudad más sostenible, incluso convertirla en modelo regional de sostenibilidad. Al mismo tiempo, es cierto que en Cuenca las referencias usadas para promocionar estos proyectos son generalmente ciudades «del norte», particularmente las típicas ciudades modelo europeas como Copenhague y Barcelona. El nuevo tranvía en Cuenca, además, fue construido por empresas francesas y españolas. Es claro, entonces, que los proyectos de movilidad sostenible implican no solo la movilidad cotidiana que se espera generar con ellos, sino también la movilidad de políticas (McCann y Ward, 2011), ideas, personas y materias alrededor del mundo.

En este capítulo, me enfocaré en una instanciación específica del discurso de movilidad sostenible en Cuenca para vincularla tanto con ideas internacionalmente circulantes como con las prácticas de movilidad concretas en la ciudad. Esta instanciación fue la presentación que dio un arquitecto local, Alfonso, en un seminario sobre movilidad sostenible organizado por el municipio de Cuenca en 2017. El arquitecto abogó por una concepción posmodernista de la ciudad, una concepción en términos de *permeabilidad*. Mientras que el urbanismo modernista habría segregado las diferentes movilidades cotidianas en vías separadas, los proyectos de movilidad sostenible estarían creando espacios permeables, donde diferentes movilidades y personas se podrían volver a encontrar de forma inclusiva. Esta ponencia, muy rica conceptualmente, concuerda con ideas internacionalmente dominantes hoy en día – sobre todo en círculos académicos y oficiales algo más progresistas – sobre la ciudad. Mi intención aquí, lejos de refutar este conjunto de ideas, es usarlo para reflexionar más sobre realidades urbanas y cómo se interrelacionan ideas, políticas y prácticas de la movilidad. Eso también implica una reflexión sobre límites conceptuales frente a diversidades prácticas.

Particularmente, me interesa el encuadre de esta presentación académica local en términos de (pos)modernismo e (im)permeabilidad. La idea de crear una ciudad más permeable implica que existen barreras que se vuelven porosas. ¿Pero cuáles son estas barreras exactamente, y cómo son hechas permeables? ¿Qué es lo que las permea o – y eso es una pregunta muy diferente – lo que *debería* permearlas? Mi argumento, básicamente, será que la (im)permeabilidad siempre es relativa, que las barreras del espacio urbano nunca desaparecen, sino se desplazan, y que por lo tanto, los espacios urbanos siempre son permeados por diversos elementos al mismo tiempo que son delimitados de ciertas maneras. En lo que sigue, ilustraré estos puntos teóricos mediante datos etnográficos recogidos en Cuenca a lo largo de los últimos años. Estos datos incluyen la recolecta de discursos académicos y oficiales en la ciudad, así como observaciones y experiencias personales en las calles de Cuenca. Mostraré, por un lado, que el coche privado, el archienemigo de la movilidad sostenible y supuesto arquetipo de impermeabilidad, es muy permeable a su manera en Cuenca. Quiero enfatizar, sin embargo, que este argumento no debe ser interpretado como un elogio al coche, sino como un intento de entender más a fondo la *cultura automovilística* local. Por otro lado, describiré cómo, en una ciudad aparentemente organizada alrededor del coche privado, el transporte nunca se ha vuelto tan impermeable en relación a otros ámbitos de la vida urbana como el comercio. En definitiva, ese concepto de la (im)permeabilidad resulta útil para pensar procesos urbanos y, sobre todo, nociones de movilidades desbordadas. Pero antes que todo, relataré en más detalle la ponencia del arquitecto local que inspiró esta reflexión.

Tubos y esponjas

En esta sección reconstruiré partes de la ponencia «Diálogo entre movilidad y espacio público» que dio Alfonso, el arquitecto cuencano, para el público interesado en el marco del seminario «Hacia una movilidad sostenible» en 2017 en Cuenca. Tuve la suerte de participar como espectador en este evento durante mi trabajo de campo y conocer a autoridades, académicos y profesionales locales, con sus perspectivas sobre el tema. La ponencia de Alfonso fue sobre el potencial urbanístico del tranvía e intentó generar optimismo para un proyecto que en aquel momento – en 2017 estaba en plena construcción¹ – causaba mucho malestar entre habitantes por la obra invasiva y demorada (Rumé, 2024). Alfonso empezó por la historia global de los tranvías desde el siglo XIX. Después de la invención y gradual mejora de este medio de transporte en Inglaterra y el resto de Europa, el tranvía conoció un auge mundial en las primeras décadas del siglo XX. Sin embargo, sería pronto reemplazado en la mayoría de ciudades por una tecnología rival, el coche privado. Mientras que el tranvía propiciaba la ciudad densa y se integraba en calles de usos diversos, el sistema automovilístico se generalizó con principios opuestos: extender la ciudad, zonificarla y conectar estas zonas (residenciales, laborales, recreacionales) por autovías. El reciente renacimiento del tranvía, otra vez originado en Europa, tendría el potencial de revertir los errores de este urbanismo modernista.

De este breve recorrido histórico, Alfonso destiló dos paradigmas urbanos antitéticos, el modernista y el pre- (y pos-) modernista. Antes de la planificación modernista, la calle era un «lugar de tensión, de conflicto, diversidad y complejidad». En esta descripción, se puede apreciar la ambigüedad implícita de este lugar, ligada a la incertidumbre del encuentro con el otro en el espacio público (Delgado, 2007). Pero el arquitecto rescató la importancia de esta configuración de calle en términos de experiencia vital, democrática y – usando esta noción tan valorada en antropología – serendipia. Esta calle premodernista no era tanto planificada como autoorganizada continuamente, aparentemente resultando en la expresión más auténtica del espacio público. La planificación modernista habría puesto fin a este espacio, dividiéndolo en vías segregadas según el modo de transporte, convirtiendo una «infraestructura social» en infraestructura puramente funcional para el transporte.

Para ilustrar estos dos paradigmas, Alfonso usó las imágenes de tubos y esponjas (inspirado en Secchi, 2016). Los tubos, por ejemplo de conducción de agua y alcantarilla, aíslan diferentes sustancias y organizan su movimiento. Crean flujos eficaces entre origen y destino, idealmente sin goteras u obstrucciones en el camino. Sin embargo, si este es el ideal del transporte vial modernista, sabemos que muchas ciudades sufren crónicamente de atascos, accidentes de tráfico y emisiones contaminantes. La esponja, en cambio, tiene superficies permeables, es absorbente y maleable. La esponja así presenta un modelo alternativo para la movilidad urbana, más flexible y resiliente.²

Alfonso hizo referencia en su presentación a urbanistas como el italiano Bernardo Secchi (2016), el catalán Manuel Solà-Morales (2008) y el danés Jan Gehl (2014), y sus tipificaciones de la ciudad concuerdan con principios actuales de sostenibilidad urbana a nivel internacional que se remontan por lo menos a escritores como Jane Jacobs (1961) y Richard Sennett (1970). Éstos últimos ya defendieron el valor de la calle heterogénea y espontánea contra la planificación modernista y la privatización. La idea de permeabilidad, con su imagen oportuna de la esponja, también tiene resonancia con estudios sobre la permeabilidad hidráulica de las ciudades (Kumareswaran y Jayasinghe, 2023), conectando diferentes dimensiones de «lo sostenible». ¿Pero a qué exactamente se refiere la noción de permeabilidad en el contexto del tranvía en Cuenca?

De hecho, la idea de permeabilidad aquí está basada en aspectos de diseño físico muy concretos. Una breve descripción de estas materialidades será, por lo tanto, necesaria. Por un lado, se trata del diseño «inclusivo» del tranvía en sí. El tranvía ha sido presentado por autoridades y partidarios como un medio de transporte inclusivo socialmente, sobre todo en relación a personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, madres y padres con sus hijos, pero también a personas con maletas o bicicletas, por ejemplo. El interior del tranvía es espacioso y cómodo, y se mueve suavemente, en contraste con la locomoción agitada de los buses en uso en la ciudad. También contrastando con los buses, el piso del tranvía está al mismo nivel que el piso de las estaciones, facilitando su acceso, junto con otras ayudas como elementos podotáctiles y auditivos. En términos de permeabilidad, entonces, el diseño del tranvía permite que personas excluidas de otros modos de transporte puedan acceder, moverse y encontrarse con otros en el sistema tranviario.

Por otro lado, el diseño de la calle también juega un papel crucial según Alfonso. En el tramo del tranvía que cruza el centro histórico de la ciudad, las autoridades decidieron implementar un diseño de «plataforma única» (véase imagen 1). Eso implicó poner al mismo nivel vereda y carril y quitar los estacionamientos en la calle. Aunque no se quitó el acceso de los coches a la plataforma única, el arquitecto vio un gran potencial en ese diseño si en última instancia se podría convencer a las autoridades de eliminar el tráfico vehicular. Ese espacio nivelado permitiría que los carriles se vuelvan permeables, incluso irrelevantes,

¹ La construcción del tranvía empezó en el año 2013. En mayo 2020 entró en funcionamiento el nuevo medio de transporte.

² No cuestionaré aquí la definición de posmodernismo adoptada por el arquitecto, que, aunque selectiva, es adecuada para hacer su argumento. Es verdad que también se podría invertir los términos en la comparación tranvía-coches, entendiendo el tranvía como modernista (porque implementado por un sector público centralizador y planificador) y el sistema de coches como posmoderno (porque descentralizado, desregulado) (véase Graham y Marvin, 2001). Pero es precisamente la selectividad en la definición del arquitecto, frente a la polisemia, que da una utilidad heurística al término.

dejando un espacio indefinido donde diferentes movibilidades se podrían mezclar. Se recrearía la calle premodernista, no planificada, del encuentro espontáneo. Ese encuentro, aunque conllevando el riesgo del conflicto, también promete una experiencia más llena y enriquecedora de la ciudad. Se considera ese encuentro como formativo sobre la diversidad social y el respeto, permitiendo reanudar vínculos de comunidad. El concepto de la plataforma única – tal como los proyectos y discursos de la ciudad sostenible en general – tiene conexiones con ideas que circulan en arenas urbanísticas internacionales. El *shared space*, como se conoce el concepto en inglés, ha sido objeto de experimentos en ciudades europeas desde hace unas décadas (Hamilton-Baillie, 2008). Se ha implementado sobre todo en zonas residenciales, quitando las señales propias de la automovilidad (calzadas, semáforos, etc.) para que los conductores de coches se vuelvan más atentos a su entorno.

[Introducir imagen 1. Leyenda: Cartel municipal anunciando la plataforma única en 2017. Destaca el énfasis en la inclusividad del discurso oficial. Foto del autor.]

En la plataforma única de Cuenca, Alfonso preferiría ver excluidos los coches, sin embargo, puesto que el coche no permitiría interacción con su entorno. Los encuentros ideales de la calle serían entre peatones, ciclistas, usuarios del tranvía, usuarios de sillas de rueda y otras personas no motorizadas. Después de su ponencia en el seminario, Alfonso también me concedió una entrevista en la que detalló un poco más su visión del

tranvía como infraestructura social, o sea capaz de interrelacionar a las personas y a los lugares. Y para eso hay que volver a recuperar esta ciudad que hemos perdido. Tú ves cómo es la ciudad, invadida por coches, muy contaminada, eso quizá es lo más palpable que toda la gente dice, el humo, o la opacidad, digamos, de los autobuses [...] No hay un espacio que tenga una calidad urbana como para tí encontrarte con otra persona. [...] Entonces ¿qué se debe hacer? Pues es elemental. Es quitar el automóvil de ahí.

En lo que sigue, trataré primero de relativizar las (im)permeabilidades del coche y del tranvía y, luego, propondré una reflexión sobre la (im)permeabilidad entre ámbitos de la ciudad como lo son la movilidad y el comercio.

Las permeabilidades del coche

Martín, otro académico local investigando temas de movilidad y ciudad sostenible, coincidía con la visión de Alfonso sobre los coches. En una entrevista con Martín, él describió el aislamiento como elemento clave del coche.

Cuando vas en un vehículo privado, ¿no cierto?, pues estás rodeado por vidrio, probablemente con música, o un sistema de calefacción o aire acondicionado, entonces eso también bloquea completamente todos los estímulos que estás recibiendo del exterior, para bien o para mal. Y [eso] causa también entonces que nos empecemos a dejar de preocupar de estos estímulos externos. Ya los problemas de la ciudad ya no son mis problemas, porque yo estoy adentro de mi vehículo, ya no percibo tan directamente la contaminación, el ruido, también los efectos, los elementos positivos ¿no?, el paisaje, la vegetación, etcétera, etcétera, los olores, es también súper importante.

Esta perspectiva se inscribe en una larga tradición de estudios sobre movibilidades que enfatiza las propiedades aislantes del coche. El teórico clásico de tecnologías, Langdon Winner, por ejemplo, describió cómo el coche produce otro mundo incompatible con el del peatón (1986: 8). Uno de los precursores de los actuales estudios de la movilidad o *mobilities*, John Urry, llevó esta reflexión más lejos, entendiendo el coche como una «cápsula móvil, privatizada y escudada» (*a privatized, cocooned, moving capsule*; Urry, 2006: 20). Sobre todo a medida que avanzan las tecnologías automóbiles, el coche ofrece un interior de perfecta comodidad y automatización, creando una burbuja para los sentidos y modificando la subjetividad del conductor. Como bien lo describió Martín, la cognición del conductor cambia y, con ella, el conocimiento sobre la ciudad y la manera de pensar y relacionarse con el entorno. En este sentido, el coche es la plasmación más clara de la impermeabilidad moderna proporcionada a los espacios urbanos. En Cuenca, Alfonso consideraba el tranvía y la plataforma única como extraordinaria oportunidad para combatir esta impermeabilidad y crear espacios más abiertos.

Mi argumento no es que esta narrativa sea incorrecta. Más bien, mi intención es matizarla, entendiéndola como una narrativa demasiado generalizada – y globalizada – como para permitir apreciar sus límites y contradicciones locales. Richard Randell (2017) también critica lo que llama la idea del «conductor atenuado» (*attenuated driver*), esa persona encerrada en su vehículo y por lo tanto incapaz de realizar interacciones «normales», o sea cara a cara, con su alrededor. Según este autor, las ciencias sociales (sobre todo el interaccionismo simbólico) a menudo se aferran a un ideal de interacción social basado en el encuentro de individuos cara a cara. Cualquier otra situación, intermediada de alguna manera por la tecnología, es considerada menos pura o social y es evaluada en comparación a ese ideal. La conductora de coche, por lo tanto, es entendida como no enteramente presente en la sociedad de viandantes. Randell, en cambio, sugiere que la persona (o el *self*) de la conductora tiene que ser entendida en relación a su entorno también, como un producto de interacciones híbridas. En otras palabras, y apoyándose

en Goffman, Randell sostiene que el *self* de la conductora no se tiene que buscar en la humana dentro del coche (aislada y entumecida) sino en las interacciones que el híbrido coche-conductora realiza con su entorno de calles y otros usuarios (híbridos) de las calles.

Por su cuenta, el antropólogo Daniel Miller (2001) aboga por reconocer la *humanidad* del coche. Con eso no quiere contradecir ideas de hibridación entre humanos y tecnologías, sino al contrario sugerir que los coches sean entendidos como parte de «culturas automovilísticas» (*car cultures*) – culturas, bien entendido, en plural. En la literatura crítica sobre automóviles, Miller denuncia las «amplias generalizaciones sobre las implicaciones del coche para una ‘modernidad’ más general» (2001: 10; mi traducción) y que «no da la idea de que el coche pueda ser una forma cultural o una experiencia diferente en grupos diferentes» (2001: 12; mi traducción). Entender la humanidad del coche es sinónimo entonces de entender sus diversas formas y papeles en diferentes contextos sociales. Apoyándome en las ideas interaccionistas de Randell y de culturas automovilísticas de Miller, propongo detenerme en las prácticas automovilísticas en Cuenca y su relación con concepciones de impermeabilidad. Para ello, me baso en observaciones (auto)etnográficas, así como experiencias más casuales que he tenido en los últimos años en Cuenca.

En enero 2021, poco antes de elecciones presidenciales en Ecuador, la ciudad estaba sumergida en el típico bombo de las campañas electorales. Pancartas y paredes pintadas en los colores de los candidatos decoraban las calles. En estas épocas, los coches tomaban un papel crucial, movilizandolos literalmente las campañas, exhibiendo banderas y pegatinas. En una de mis caminatas por el centro histórico, fui sorprendido por una caravana de la campaña correista³ que se anunció con canciones políticas resonando a todo volumen. La caravana consistía en coches, camionetas y peatones que se abrían paso por las calles concurridas del centro. Las personas y vehículos participantes estaban claramente marcados por los colores blanco y naranja de sus camisetas, pancartas y banderas. Algunos participantes estaban ondeando banderas parados en las plataformas de carga de las camionetas, mientras otros lo hacían desde las ventanas de sus coches. El camión más grande llevaba el parlante que reproducía la música. En este momento, los vehículos que estaba observando parecían todo menos impermeables. Sonidos, colores, emociones y mensajes políticos atravesaban sus carrocerías y las carrocerías también de los coches circundantes, creando una situación compartida más allá de diferentes movilidades.

Pero no solamente en momentos especiales como esta campaña política se vuelven permeables los coches. Unos años atrás, ayudé regularmente a una amiga en Cuenca conduciendo su coche, para que ella pudiera realizar diversos trámites en la ciudad. Ella disponía del coche de su familia, pero no de la licencia de conducir. Fueron mis primeras experiencias como conductor de automóvil en Ecuador y tuve que aprender algunas de las normas no escritas y prácticas comunes del lugar. Una de ellas, la principal para la tarea en cuestión, era la de «parar un ratito» en la calle, frente a los lugares a los que ella necesitaba acudir. Estos lugares generalmente no disponían de espacios de estacionamiento en la calle, por lo que la práctica común era parar al borde de la calzada o encima de la vereda y encender los cuatro intermitentes. Mientras mi amiga se bajaba a hacer el trámite, yo me quedaba en el coche. A veces pasábamos tardes enteras yendo del ministerio a la copistería, luego a otra agencia y a la tienda, y así sucesivamente. De esta manera, el coche ofrecía una permeabilidad indudablemente útil por la eficacia con la que se podía atravesar y adentrarse en los lugares de la ciudad. Esta experiencia ilustra la flexibilidad del coche que describe Urry (2006) – flexibilidad que viene con sus propias complicaciones y conflictos (que desarrollaré más adelante).

Estas dos experiencias – la caravana política y mis días como chofer personal – son solo ejemplos de las muchas maneras en las que los coches en Cuenca pueden ser permeables, o sea, permitir comunicación, traspaso e intercambio a través de sus carrocerías, a la vez que permean espacios diversos de la ciudad. En contraste con el arquetípico coche de última tecnología que crea un ambiente aislado y que navega por un entorno especialmente fabricado para él – la imagen que se usa en las narrativas del «conductor atenuado» – los coches reales en Cuenca permean y son permeados de muchas formas (véase también Edensor, 2004: 110). Más allá de la comunicación por luces y bocinazos, a través de la ventana abierta se oye música (de adentro y de afuera), se huele humos y comidas, se siente el aire y se intercambia palabras, gestos y objetos (como en el caso de la venta ambulante, que enfocaré en el siguiente apartado). Incluso se roba cosas (por ejemplo el teléfono móvil de un pasajero en el semáforo en rojo). A través de las llantas se siente los baches y otras irregularidades de la calle. Y a través de la puerta, que se puede abrir casi en cualquier lugar, por largos tiempos o meros instantes, permean las cosas y las personas, constantemente cruzando la supuesta frontera entre el coche y la ciudad.

En cambio, desde esta perspectiva, el tranvía puede parecer no tan permeable después de todo. Dado que el tranvía tiene una sola ruta, fijada sólidamente en el piso, no es tan flexible como el coche. Y entre parada y parada, sus puertas quedan cerradas y sus vagones se deslizan fluidamente como si estuviera flotando – un ambiente bastante aislado. De hecho, las actuales políticas de movilidad en Cuenca, que acompañan los proyectos de sostenibilidad como marco normativo, están diseñadas justamente para reducir la permeabilidad del coche. Por ejemplo, la práctica automovilística común de «parar un ratito» en la calle para hacer alguna compra o trámite es condenada cada vez más por las autoridades y el discurso cívico de orden público. En 2017, se podía ver una campaña de carteles del municipio por la ciudad, que afirmaba que «solo un ratito también está prohibido», dirigida precisamente a esta práctica. Prácticas automovilísticas como éstas se han llegado a considerar como prueba de un sistema de movilidad (a saber, la automovilidad; Urry, 2004) demasiado privilegiado, abusivo e invasivo. Estos privilegios, otorgados o por

³ O sea, del partido del expresidente Rafael Correa.

lo menos tolerados por mucho tiempo por las autoridades, se habían establecido en detrimento de los demás usuarios de la calle – en detrimento de su libertad, comodidad y seguridad – y de la eficacia del mismo tráfico vehicular. Se habría vuelto, en todos los sentidos, un sistema *insostenible* según esta mirada crítica.

Más allá de campañas educativas para cambiar prácticas automovilísticas, el diseño de las calles también puede implicar un programa disciplinario. En la plataforma única de la ruta tranviaria, por ejemplo, se mantiene un carril de coches, pero éste está tan estrecho que no hay dónde parar un ratito. De hecho, la gran contradicción de la plataforma única hoy en día es que no creó tanto ese espacio abierto de encuentro imaginado por académicos, sino que ha mantenido una separación entre movilidades y ha reducido el espacio a todas ellas. Las veredas y el carril de coches siguen delimitados – no por desniveles sino por líneas – y reducidos para dar espacio al tranvía (véase imagen 2). Es una evolución del diseño que los académicos locales han atribuido a una falta de coherencia y mano dura contra la automovilidad por parte de las autoridades. Alfonso habló en la entrevista de un «lobby automotor por detrás que no permite eso» en la ciudad. «Porque primero [se tenía que] quitar a todos los carros que van por allí. Y así fue pensado de inicio, si tú ves el plan de movilidad, ves montajes que está el tranvía y mucha gente, no carros. Pero ahora tú mira ahí y ya está segregado para que el carro pase por allí. Este es un error».

[Introducir imagen 2. Leyenda: Plataforma única del centro histórico en 2020. Foto del autor.]

Curiosamente, hubo un tiempo en que la plataforma única sí creó un espacio indefinido – pero, claro, de manera no planeada. Entre 2017 y 2020, cuando la plataforma única (o partes de ella) ya estaba construida pero el tranvía todavía no se había puesto en funcionamiento, quedaba vacía la franja de los rieles. Aunque oficialmente existían normas que limitaban el uso de ese espacio, en práctica los rieles se convirtieron en una especie de *terrain vague* que podía ser explorado por los habitantes. Conductores de coches lo podían usar tanto para rebasar a otros como para «parar un ratito». Vendedores ambulantes aprovechaban del espacio para ofrecer sus mercancías, mientras niños lo descubrían para jugar. Ciclistas y peatones podían usarlo en ambas direcciones para escapar de los coches. En febrero 2020, durante los días feriados del carnaval, se podía observar cómo los rieles fueron ocupados por habitantes que «jugaban al carnaval» (generalmente, eso consiste en echarse agua), incluso instalando una piscina inflable en ese espacio. Ciertamente esta indeterminación temporal no venía sin conflicto o peligro, pero se puede decir que se acercó más a ese ideal académico del espacio público que la forma que acabaría por tomar la plataforma única en el momento de la puesta en marcha del tranvía (en mayo 2020). Donde hay terreno indefinido, habrá usos contradictorios y apropiaciones contestadas, especialmente en un área urbana solicitada, con espacio limitado y una sociedad desigual. Esa visión pragmática y conflictiva también resurgirá en la siguiente sección acerca del comercio en la ciudad.

Movilidades impuras

[Con el coche] la ciudad ya no se convierte en espacio de interacción social, como era antes, sino se convierte simplemente en un espacio de paso, entre la casa y el trabajo, entre el lugar de origen y destino, donde el tiempo es el enemigo, como dice Kundera, y lo único que quieres hacer es llegar lo más rápido posible, evitar todo el tráfico posible, evitar la ciudad en general. (Martín, entrevista)

La crítica que hace Miller de las «amplias generalizaciones sobre las implicaciones del coche para una ‘modernidad’ más general» (2001: 10) puede ser dirigida incluso a autores clave sobre la automovilidad como lo son Sheller y Urry (2000). Estos últimos, aunque intentan desarrollar una caracterización polivalente, si no exhaustiva, de la automovilidad en sus trabajos (véase también Urry, 2004, 2006), tienden a hablar de un sistema de automovilidad en singular. Intrínsecamente globalizador, este sistema se expandiría por el mundo, creando paisajes y lógicas culturales parecidas puesto que dependerían de una misma tecnología. Lo que Martín describe en la cita arriba acerca de convertir la ciudad en un mero lugar de paso entre origen y destino resuena con ideas de Sheller y Urry sobre «entornos-coche o no-lugares [que] son ni urbanos ni rurales, ni locales ni cosmopolitas. Son sitios de pura movilidad en los que los conductores están aislados mientras habitan el coche [*dwelling-within-the-car*]» (2000: 746; mi traducción). Esta descripción de Sheller y Urry, por su lado, se refiere a desarrollos modernistas que conceptualizaron la calle como infraestructura de transporte (en vez de «espacio de interacción social» en las palabras de Martín o «infraestructura social» en las palabras de Alfonso), que conectaría zonas funcionales (residenciales, laborales, recreativas) entre ellas sin mezclarse con ellas. En otras palabras, la calle se reduciría a la sola función de transporte. Cualquier otra actividad representaría un obstáculo en este espacio y debería ser evitado.

Sin embargo, la situación en Cuenca no es exactamente esa. En las calles de Cuenca, como lo he insinuado en el apartado anterior, se producen encuentros sociales, eventos políticos e intercambios comerciales – ocurrencias que se desarrollan no tanto a pesar del tráfico vehicular sino integrando éste como elemento participante. La calle, entonces, no se presenta como ese «sitio de pura movilidad» (Sheller y Urry, 2000: 746), sino contaminado – o, en efecto, permeado – por todo tipo de actividades cotidianas de la ciudad. No obstante, muchas de estas interpermeaciones concretas entre movilidad y otras actividades – después

de todo, ¿qué actividad no implica algún tipo de movilidad? – no son consideradas deseables, ni por autoridades ni por académicos locales. El caso más emblemático de eso es el comercio.

Las políticas y diseños en contra de la práctica automovilística de «parar un ratito» en la calle tienen como efecto impedir maneras comunes de hacer compras. Cuando llevaba a mi amiga en coche por la ciudad, también incluía compras rápidas en las calles comerciales del centro. Como lo describió Alfonso, «con este proceso del fordismo ingresa el automóvil y el automóvil desplaza al peatón. Es por eso que todo el mundo quiere utilizar el auto hasta para ir a comprar el pan». La afirmación de que los cuencanos cogen el coche hasta para ir a la esquina a comprar pan es notablemente común en la ciudad; la he oído en múltiples ocasiones. Describe de forma hiperbólica el hecho de que se usa el coche para hacer compras rápidas al borde de la calle, muchas veces como parte de todo un recorrido con varias etapas. Si podemos llamar eso una «cultura del automóvil» – y yo sin duda lo haría –, es una cultura diferente a la típica imagen norteamericana de la suburbanización y el *shopping mall*. No es que en Cuenca no existan los suburbios y centros comerciales suburbanos, pero éstos coexisten con un sinnúmero de pequeños comercios en el centro de la ciudad, en avenidas principales y en barrios residenciales – por no mencionar el comercio popular de los mercados y la venta ambulante en las calles. Coches y comercios se complementan en la ciudad, se alimentan y se adaptan los unos a los otros.

Por este vínculo entre automovilidad y pequeño comercio, las personas más reacias a los proyectos de movilidad sostenible suelen ser los comerciantes. Donde se desalienta el uso del coche, por ejemplo impidiendo el «parar un ratito», los comerciantes temen por sus negocios. Autoridades y académicos como Alfonso y Martín argumentan que una calle peatonal tiene más éxito comercial que una calle plagada de tráfico vehicular, pero los comerciantes no están tan convencidos – y es comprensible, si se toma la cultura local del automóvil en serio. Muchos comerciantes con los que he conversado piensan que antes que convertirse en peatones (o ciclistas o usuarios del transporte público), los conductores de coche se irán para otro lado, buscándose otros caminos. Los negocios tendrían que adaptarse, por su lado, poblando estas nuevas rutas, creando nuevas áreas comerciales – si no quieren perder la lucha contra los grandes centros comerciales.

Entonces, por un lado, hay esfuerzos por parte del municipio para desprender la automovilidad del comercio. Por otro lado, se intenta sacar el comercio de los espacios y medios de transporte. En este último caso, sobre todo los vendedores ambulantes están afectados. En Cuenca, la relación entre automovilidad y comercio ambulante es similar a la que entretienen los coches y los locales comerciales (véase imagen 3). Los vendedores ambulantes se mueven estratégicamente en los sitios de mayor afluencia peatonal y vehicular. Se ubican, por ejemplo, en áreas comerciales (haciendo «competencia desleal» a los locales comerciales, según los dueños de éstos) y en semáforos. Los ambulantes pueden incluso agilizar más el negocio con automovilistas, llevando la mercancía directamente a la ventana del coche. Así, el «parar un ratito» para hacer una compra se vuelve aún más sigiloso y fugaz.

[Introducir imagen 3. Leyenda: (Auto)movilidad y comercio en el centro histórico de Cuenca en 2021. Foto del autor.]

Navas y Torres (2021) describen cómo en Cuenca se ha intentado sacar a los vendedores informales de las calles, en nombre de la protección del patrimonio, de los valores del espacio público y más recientemente también de la movilidad sostenible. Además, se ha prohibido la venta ambulante en buses y tranvías. Básicamente, las iniciativas de las autoridades han visado a *inmovilizar* a los vendedores ambulantes, ofreciendo en cambio un número limitado de lugares fijos, como nuevos mercados, para que se establezcan. Estos esfuerzos de sacar la movilidad del comercio y el comercio de la movilidad, aunque forma parte de un marco de «movilidad sostenible» explícitamente formulado en contraposición al urbanismo «modernista», sigue basándose en ciertos principios fundamentalmente modernos, como la purificación del espacio público de intereses privados y la separación correspondiente entre transporte y actividad comercial. Martín, por lo tanto, habló de dos tipos de «invasión» del espacio público:

[...] tienes los dos extremos, ¿no? O sea, obviamente unos temas de, si quieres, ya no de apropiación sino incluso de invasión del espacio público, ¿no cierto? Te puedes poner como ejemplo [...] las vendedoras de las verduras en las aceras, o en la Feria Libre [el mercado más grande de la ciudad] donde están invadidas yo creo que 4 hectáreas por comercio informal. Esta es una bomba de tiempo eso. [...] Pero también, en el otro extremo, la invasión de los dueños de vehículos, ¿no cierto? De decir “yo, como tengo mi carro, tengo el derecho de ocupar la vía de la forma que me da la gana, a la hora que quiera, de la forma que quiera. Y si es que me tocan ese derecho, el mundo se cae”.

Desde los estratos más humildes de la sociedad, los vendedores informales invadirían el espacio público, mientras que desde estratos más cómodos serían los dueños de coches. En esta lógica, ambas figuras, la vendedora ambulante y la conductora de coche, constituyen los caracteres transgresores más incómodos de la calle; invaden y mezclan. Mezclan «lo público» con «lo privado», en la manera en que imponen sus intereses e instrumentos (como coches y carretas) privados en el espacio público; y mezclan dos ámbitos distintos de la ciudad, a saber la movilidad y el intercambio. ¿Pero no se trataba justamente del *intercambio* en el imaginario de la calle como espacio de encuentro? ¿Qué intercambio más diverso que entre dueños de coche y vendedores informales? En efecto, esta aparente contradicción apunta al hecho de que la naturaleza del encuentro en ese ideal del espacio

público no está muy claramente definida. ¿Qué debería implicar el encuentro? Al parecer, el encuentro deseado en sí es «público» (o sea, excluyendo intereses «privados» como el beneficio económico) y «cívico» (o sea, ordenado, respetuoso, igualitario, sin que nadie se imponga al otro).⁴ Se imagina el espacio público como el sitio donde se practica la democracia en cuanto foro de deliberación y comunidad entre individuos libres (véase Delgado, 2016) – libres de necesidades e intereses económicos, de pertenencias a clases sociales e ideologías, o de ensamblajes sociomateriales. Desde otra perspectiva, inspirada en las observaciones sobre la cultura automovilística local, sin embargo, emergen espacios intrínsecamente «impuros», híbridos, donde necesidades y deseos «privados» nunca podrán ser separados del ámbito «público», ni de las materialidades que les sirven de instrumentos (como los coches o los equipos de los vendedores ambulantes, entre otras cosas). Esta es la perspectiva de una ciudad, también, en la que transporte, comercio, política, sociedad y cultura nunca realmente se pueden dividir por zonas. Es una ciudad inevitablemente permeable.

Conclusión

En este capítulo, propuse una reflexión sobre la ciudad inspirada en una ponencia local que describía Cuenca en términos de (im)permeabilidad y (pos)modernismo. Tomé esta ponencia como una instanciación de un discurso oficial y académico en la ciudad, vinculado a ideas internacionalmente circulantes sobre movilidad sostenible. Alfonso, el ponente, argumentó que Cuenca tenía que superar el modernismo «de tubos» – o sea de movilidades segregadas, impermeables, y políticas a favor del automóvil – y recrear espacios «esponja» más flexibles y permeables. A través de nuevas infraestructuras como el tranvía y diseños espaciales como la plataforma única, se podría recuperar la calle como espacio de interacción social, un espacio de diversidad, democracia y bienestar. Lo que quise mostrar es que la (im)permeabilidad es siempre relativa (a la perspectiva y la práctica que adoptemos) y que las barreras urbanas no desaparecen simplemente, sino más bien se desplazan. El coche, por ejemplo, no es necesariamente esa tecnología de impermeabilidad modernista, sino puede ser permeado y permear la ciudad de muchas maneras. Por otro lado, aunque el tranvía permite ciertos tipos de permeabilidad, también inhibe otros. Así, la visión de permeabilidad implícita en la narrativa académica enfocada aquí viene con sus propios límites y barreras, como por ejemplo una tendencia a querer purificar el espacio público de «invasiones» privadas y separar transporte de comercio. En contraste, mi descripción de la ciudad permeable alude a la porosidad inevitable de estas barreras también, lo que produce el sinfín de desbordamientos y transgresiones de las movilidades cotidianas problematizadas por autoridades y académicos.

En 2020, se manifestó esta permeabilidad de forma dramática durante la pandemia del Covid-19. Por más que las autoridades intentaron frenar el avance del virus, inmovilizando e impermeabilizando la ciudad, no pudieron evitar que las personas salieran, se movieran clandestinamente, se encontraran en sus casas y trabajaran en las calles. Por un lado, la supuesta impermeabilidad del coche privado se convirtió en la esperanza de muchos habitantes, reforzando todavía más la deseabilidad del automóvil entre la gente. Por otro lado, la situación ofrecía un argumento más a los proponentes de la movilidad sostenible, que podían presentar el espacio público, la caminata y la bicicleta como más seguros que el encuentro en espacios (o coches) cerrados. La cuestión de la (im)permeabilidad surgió como preocupación explícita de todos los habitantes y con referencia a los aspectos más elementales de la convivencia como respirar el mismo aire y tocar las mismas superficies. La permeabilidad del mismo cuerpo humano quedó evidenciada de forma aterradora. Así, la pandemia fue una demostración extrema de la permeabilidad de la ciudad. Ejemplificó la ambigüedad del encuentro en el espacio público, enseñando las consecuencias más peligrosas que puede conllevar. Al mismo tiempo, mostró que no existe espacio público desconectado de los espacios y necesidades privados, de conexiones globales, corporalidades y materialidades imprevisibles.

Bibliografía

- Delgado, M. (2007), *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*, Anagrama, Barcelona.
- Delgado, M. (2016), *Ciudadanismo. La reforma ética y estética del capitalismo*, Catarata, Madrid.
- Edensor, T. (2004), «Automobility and national identity. Representation, geography and driving practice», *Theory, culture & society*, 21 (4-5), pp. 101-281, <doi: 10.1177/0263276404046063>.
- Gehl, J. (2014), *Ciudades para la gente*, Infinito, Buenos Aires.
- Graham, S. y S. Marvin. (2001), *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, Londres y Nueva York.
- Hamilton-Baillie, B. (2008), «Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic», *Built environment*, 34 (2), pp. 161-181, <doi: 10.2148/benv.34.2.161>.

⁴ Este ideal, lo infiero de las narrativas de los académicos. Hay que notar que estas narrativas no siempre coinciden con las de las autoridades, aunque existe un solapamiento importante. Además, no entro aquí en el problema que el «discurso oficial» y las intenciones «reales» de autoridades y elites económicas pueden ser cosas diferentes. Navas y Torres (2021), por ejemplo, describen cómo las políticas del espacio público en Cuenca sirven a los sectores inmobiliario y turístico.

- Jacobs, J. (1961), *The death and life of great American cities*, Random House, Nueva York.
- Kumareswaran, K. y G. Y. Jayasinghe (2023), *Green infrastructure and urban climate resilience: An introduction*, Springer, Cham.
- McCann, E. y K. Ward (eds.) (2011), *Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Miller, D. (2001), «Driven Societies», en D. Miller (ed.), *Car Cultures*, Berg, Oxford y Nueva York, pp. 1-33.
- Navas, M.^a G. y M.^a E. Torres (2021), «Patrimonialización y apropiación de las calles en el centro histórico de Cuenca», *Quid 16*, Número especial, pp. 166-189.
- Randell, R. (2017), «The microsociology of automobility: the production of the automobile self», *Mobilities*, 12 (5), pp. 663-676, <doi: 10.1080/17450101.2016.1176776>.
- Secchi, B. (2016), *Primera lección de urbanismo (2ª ed.)*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Rumé, S. (2024), «Liminality as anti-infrastructure? Boundary making and breaking in infrastructure construction», en B. Tanulku y S. Pekelsma (eds.), *Liminality, Transgression and Space Across the World: Being, Living and Becoming(s) Against, Across and with Borders and Boundaries*, Routledge, Londres y Nueva York, pp. 122-136.
- Sennett, R. (1970), *The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life*, Penguin Books, Harmondsworth.
- Sheller, M. y J. Urry (2000) «The City and the Car», *International journal of urban and regional research*, 24 (4), pp. 737-757, <doi: 10.1111/1468-2427.00276>.
- Solà-Morales, M. (2008), *De cosas urbanas*, Gustavo Gili, Barcelona.
- Urry, J. (2004), «The 'System' of Automobility», *Theory, culture & society*, 21 (4-5), pp. 25-39, <doi: 10.1177/0263276404046059>.
- Urry, J. (2006), «Inhabiting the car», *The Sociological review*, 54 (s1), pp. 17-31, <doi: 10.1111/j.1467-954x.2006.00635.x>.
- Winner, L. (1986), *The Whale and the Reactor: A Search for Limits in an Age of High Technology*, University of Chicago Press, Chicago.