

La calle como experiencia social. Reflexión para entender el auge de las manifestaciones y movimientos sociales en la ciudad de Culiacán

Jorge Ibarra Martínez¹
Universidad Autónoma de Sinaloa

Resumen

Este trabajo está dedicado a explorar el significado de la calle en la ciudad de Culiacán como experiencia social vinculada a la lógica de la modernidad y a los ciclos del capitalismo. A través de una revisión histórica de las ciencias sociales y sus principales teóricos, identificamos tres etapas que distinguen los ciclos de desarrollo de la geografía urbana en la modernidad, en donde la calle se convierte en la manifestación más activa y visible. Las tres etapas que componen este ciclo de la calle son: revolución, reorganización y estandarización de la vida. En este artículo buscamos explicar cómo este proceso ha estado presente de manera continua en los espacios urbanos, que como Culiacán, están sujetos a la modernización, y en donde la experiencia de la calle está dominada por la vitalidad y fuerza que conlleva cada una de estas fases caracterizadas por la activación política, el impulso económico y la experiencia lúdica.

Palabras clave: *Calle, modernidad, capitalismo, movimientos sociales.*

¹ Doctor en Estudios de América del Norte, Profesor-Investigador en la Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo electrónico: epifanioibarra@hotmail.com

Abstract

This work is dedicated to explore the meaning of Culiacan streets, as a social experience linked to capitalism and modernity. We use an historic review of Social Science to identify three stages that compose the urban geography development cycle, in which, the streets are the most active and visible manifestation. These three stages are revolution, reorganization, and standarization of life. The paper explain the way this cycle have been present in the history of all modern urban spaces.

Keywords: *Street, modernity, capitalism, social movement.*

Introducción

La política en la ciudad de Culiacán ha irrumpido en las calles. Los cada vez más numerosos colectivos y organizaciones de la sociedad civil han incrementado el capital social y elevado el potencial de los ciudadanos para intervenir en los asuntos públicos más allá de las vías formales de participación, donde el sistema de partidos mantiene todavía el control de los tiempos, los recursos y las prioridades de la agenda de gobierno.

En 2016 ocurrieron en Culiacán al menos cincuenta y cinco manifestaciones políticas callejeras de todo tipo, desde bloqueos de avenidas, marchas, plantones, toma de oficinas, cierre de planteles escolares, caravanas, caminatas, y hasta expresiones artísticas subversivas. Estas manifestaciones tuvieron objetivos muy variados, y durante todo ese año no cesaron las protestas de productores agrícolas por el pago de subsidios; la exigencia de vecinos y comerciantes para dar marcha atrás al *Par Vial* en la avenida principal de la ciudad; el reclamo de mujeres activistas y familias ante el incremento de la violencia y los feminicidios; las muestras de apoyo a los maestros frente a la reforma educativa del Gobierno Federal; el rechazo de los contribuyentes ante el incremento de los impuestos y el precio de los combustibles; las marchas a favor y en contra de la diversidad sexual y la legalización de la marihuana; los pronunciamientos por los derechos de los animales; las quejas del escuadrón de bomberos por la falta de recursos para realizar sus labores; las peticiones de ayuda por parte de minorías étnicas para mejorar la calidad de vida en sus comunidades; y la exigencia de policías, jubilados y trabajadores del gobierno del estado para el pago de aguinaldos y otras prestaciones laborales (Noroeste, 2016).

En contraste con la efervescencia política de la calle, los resultados de las últimas elecciones evidencian un bajo índice de participación electoral. De acuerdo con datos del Instituto Estatal Electoral del Estado Sinaloa, en Culiacán el porcentaje promedio de participación electoral en 2016 fue de apenas 41 por ciento (Instituto Estatal Electoral

del Estado de Sinaloa, 2016). Pareciera que de pronto las calles de Culiacán se convirtieron en el campo de batalla política que anteriormente representaba el Congreso de manera casi exclusiva.

La apatía que muestran los ciudadanos a la hora de ejercer el voto tiene una explicación aparentemente sencilla, es resultado del hartazgo que los ciudadanos han manifestado en relación a diversas instituciones políticas. En una encuesta reciente realizada por Consulta Mitofsky se reveló que en 2016 las instituciones mexicanas aparecen con el nivel de confianza más bajo en su historia reciente (ver tabla 1). Es por ello que quizá sea comprensible que una parte de la población haya decidido dar la espalda a las vías formales de participación, para abrirse camino por medio de movimientos sociales y organizaciones de la sociedad civil, con la intención de ampliar el margen de acción e impacto de los ciudadanos en las cuestiones públicas.

TABLA 1. RANKING DE CONFIANZA EN INSTITUCIONES

Institución evaluada	Calificación (Escala de 0 a 10)	
	2015	2016
Universidades	7.3	7.1
Iglesia	7.1	6.9
Ejercito	7.0	6.8
CNDH	6.9	6.6
Empresarios	6.5	6.2
INE	6.1	6.2
Bancos	6.2	6.1
Cadenas de televisión	6.2	5.9
SCJN	6.3	5.8
Presidencia	5.7	5.1
Policía	5.3	5.0
Diputados	5.2	5.0
Partidos políticos	4.9	4.8

Fuente: Encuesta Nacional en Viviendas. Confianza en Instituciones, Consulta Mitofsky (2015; 2016)

Pero lo que ocurre en las calles de la ciudad de Culiacán no es una circunstancia exclusiva del escenario político de Sinaloa, es más, ni siquiera el estallido de protestas que recientemente han aparecido en otras ciudades de México son un asunto que obedece a condiciones puramente nacionales. Ibarra y Díaz (2015) mencionan que desde el 2008 se aprecia una particular geografía global de movimientos sociales, que tienen su origen en la incapacidad del neoliberalismo para sostener el consenso social, ante las crecientes desigualdades generadas por el capitalismo postindustrial. En todo el mundo las ciudades de hoy en día están llenas de manifestantes que ocupan las calles como escenario de una nueva generación de protestas impulsadas con ayuda de las nuevas tecnologías.

La intención de este trabajo es aprovechar el contexto convulsivo por el que atraviesan las metrópolis expuestas a la globalización, para preguntarnos acerca del significado de la calle como experiencia social, y de esa manera explicar la dinámica por la que atraviesan ciudades como Culiacán. La metodología que utilizamos para el desarrollo de este trabajo parte del análisis teórico de dos variables aplicadas al estudio de la historia de la geografía urbana: el capitalismo y la modernidad. Nuestra hipótesis es que las ciudades, al estar expuestas a la modernidad y al capitalismo, generan experiencias sociales cíclicas caracterizadas por rondas de creación y destrucción, cuyas manifestaciones son percibidas en mayor medida en la calle a partir de tres momentos diferenciados, que le dan significado más allá de su utilidad funcional. En lo que respecta a la ciudad de Culiacán, este trabajo expone que las más recientes manifestaciones que han ocurrido en las calles de la capital sinaloense, se enmarcan en un momento descendente de las formas establecidas del capitalismo. Aun con ello este trabajo busca plasmar la condición particular que experimenta Culiacán en esta fase de crisis, ubicando las expresiones concretas que distinguen los movimientos sociales contemporáneos. El orden que sigue este trabajo parte de un primer apartado donde nos dedicamos a discutir las diferentes definiciones y teorías que existen sobre la calle.

En seguida nos abocamos a presentar nuestra explicación sobre la experiencia cíclica de la calle, y ejemplificamos esta idea a partir de la dinámica de la modernidad y el capitalismo en Europa del siglo XIX. Al final nos sumergimos en la dinámica creativa-destructiva de las ciudades en la última ronda de modernidad capitalista, para así lograr entender que la experiencia subversiva que reflejan actualmente las calles de Culiacán y del mundo, son parte de una etapa cíclica del desarrollo urbano.

Dos puntos de vista sobre la calle

La arquitectura tradicional concibe a las calles como espacios estrechos y lineales que sirven para la circulación. Vías prolongadas que se utilizan para dirigir a personas y mercancías hacia distintos puntos. La calle vista así es uno de los elementos funcionales más básicos del diseño urbano, pues su objetivo es organizar la vida en la ciudad, dividir sus espacios y promover la movilidad de sus habitantes. Paradójicamente esta visión funcional y ordenadora de las calles tiene su origen en un desprecio sobre la vida urbana y las aglomeraciones que de ella emanan.

Durante el siglo XIX, y a medida que las ciudades experimentaban un crecimiento descomunal debido a los avances de la producción industrial, la migración y la expansión de los mercados, la urbanización estuvo relacionada con las peores condiciones de vida que las personas pudieran experimentar. Hobsbawm (2007) menciona que la revolución industrial en Europa creó el mundo más feo en el que el hombre jamás viviera, así lo demostraban las horrendas, sucias, malolientes y enlodadas calles de las ciudades. Hombres y mujeres, desarraigados en números sin precedente, y privados de toda seguridad. Nadie podía negar que existía una pobreza espantosa:

Las nuevas ciudades eran conjuntos tristes y feos, con ambientes hostiles a la vida humana. Grandes montañas de ceniza, escoria, basura, hierro y desperdicios bloquea-

ban el horizonte. La ciudad estaba constituida por extrañas formas de calles y avenidas inconexas, que quedaban entre las fábricas, las vías férreas, las estaciones de carga y los desperdicios (Hobsbawn, 2007:301).

La ciudad industrial del siglo XIX y sus calles despertaron el repudio para quienes estaban acostumbrados, y hasta añoraban, el apacible modo de vida rural, o a la relativa estabilidad de los burgos comerciales. Para ese momento la gran mayoría de la población mundial todavía habitaba en tornos rurales, y basta con recordar que en Inglaterra la población urbana sólo superó por primera vez a la del campo hasta 1851, para darnos una idea de la mala impresión que debió representar el amontonamiento de seres humanos en asentamientos no aptos para sostener, al menos de manera adecuada, higiénica y saludable, a tal cantidad de personas.

Los conservadores de la época no dudaron en asegurar que las ciudades eran una desviación a la naturaleza de la vida social. Hacia finales del siglo XIX Ebenezer Howard propuso incluso detener el crecimiento de Londres para enfocarse en el redoblamiento de las zonas rurales bajo un modelo de ciudad jardín, en el que las personas pudieran convivir nuevamente entre la naturaleza. El prototipo de Howard preveía un número máximo de habitantes para estas comunidades, cuyo diseño estaría planificado para distribuir el espacio en zonas separadas y de uso exclusivo para la vivienda, la industria, el comercio y la agricultura. Su intención era evitar la muchedumbre y aglomeración en la calle.

La tendencia en contra de la aglomeración en las ciudades continuó en el siglo XX bajo nuevos esquemas de planificación. Esta vez el objetivo central supuso la descentralización de los centros urbanos a favor de la construcción de comunidades aisladas en las periferias. La premisa dominante fue separar el comercio de las zonas residenciales para que así la manzana de casas se convirtiera en la unidad básica del diseño urbano. El ideal era crear la sensación de aislamiento e intimidad, pues para

los promotores de este tipo de entornos la gran ciudad era una monstruosidad, “una tiranía, la muerte en vida”, decía Lewis Mumford (Montiel, 2015).

Años más tarde, el afán por planificar ciudades perfectamente zonificadas sería criticado por ignorar el valor inherente al contacto humano que se produce en los espacios públicos. Jan Gehl (2014) asegura que el modernismo arquitectónico junto a las fuerzas del mercado, ignoraron por mucho tiempo el rol de la ciudad como lugar de encuentro, al mismo tiempo que reconoce que el mayor atractivo de una ciudad es la gente. Y así, en un intento por revalorizar la vida en la calle, Gehl menciona que caminar es el punto de partida de todo:

Durante muchos años el tráfico peatonal fue tratado como una forma de circulación que pertenecía a la órbita de la planificación del transporte...pero en las ciudades, ¡caminar es mucho más que sólo circular! Hay contacto entre las personas y la comunidad, se disfruta del aire fresco, de la permanencia en el exterior, de los placeres gratuitos de la vida y de las diversas experiencias sensoriales (Gehl, 2014: 19).

Antes que a Gehl, a Jane Jacobs se le reconoce como pionera en cuestionar el vacío humano que representaron las ciudades vistas como maquetas. Su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* norteamericanas publicado por primera vez en 1961 es considerado como uno de los más revolucionarios entre las ideas sobre los espacio urbanos, sin embargo, curiosamente su trabajo tuvo más influencia sobre activistas y ciudadanos, que entre los propios *urban planners*, mismos que años después confesarían haberla ignorado sólo porque no era arquitecta, porque aborrecía a los planificadores y porque daba demasiada importancia a la voz de la comunidad en la agenda urbana. Cualquiera que sea el caso, desde la perspectiva de Jacobs la vida urbana debe ser rica y vibrante, una ciudad debe propiciar las relaciones entre las personas, y los más indicados para decidir cómo debe ser la ciudad son sus habitantes, afirmaba Jacobs.

En el pensamiento de esta urbanista las calles de la ciudad sirven para mucho más que para transportar vehículos, y las aceras para muchas cosas aparte de movilizar peatones. Defendía que las calles representan los principales lugares públicos de la ciudad, sus órganos más vitales. Las aceras en la visión romántica de Jacobs tienen un papel primordial en la vida urbana, su objetivo es favorecer espacios para que la gente pueda encontrarse y conocerse, deben tejer una red compleja de encuentros que hagan que los individuos se familiaricen con sus vecinos y su barrio...

... estos encuentros casuales son un sentimiento de identidad pública en la gente, una red de respeto y confianza, y un recurso en los momentos de necesidad vecinal. La ausencia de esta confianza es un desastre para las calles (Jacobs, 2011: 84).

Contrario a la visión funcional, para Jacobs el problema de la inseguridad en las ciudades no puede resolverse dispersando a la población, pues según esto las calles y sus usuarios son partícipes en el drama de la civilización. Sostiene que la paz pública de las ciudades no tiene que estar forzosamente garantizada por la policía, y en cambio asegura que la tranquilidad ha de conseguirse por una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos voluntarios de la propia gente. Desde su punto de vista una buena calle tiene una mezcla de negocios y viviendas, con edificios que dan siempre hacia afuera, de tal manera que las banquetas tengan un flujo de usuarios constantes para que se fortalezca el sentido de comunidad y la seguridad del lugar.

La antropología y el arte han capturado la perspectiva de Jacobs para describir la experiencia de la calle, y tomarla en cuenta como un espacio social significativo donde se estructuran una infinidad de interacciones sociales cotidianas que pueden ser analizadas para descifrar el contenido escondido de las relaciones humanas. Bossa (2010) describe la calle como escenografía de una obra teatral, y pone de ejemplo a un hombre recostado en la banca de

un parque como el actor principal del drama ciudadano. La fotografía es otro ejemplo de las calles como escenarios vivos. A partir de la fotografía urbana comprendemos los alcances de la calle como temática coreográfica: la prisa, la soledad, la admiración que incita la publicidad, la pobreza expuesta, la indiferencia y antipatía, la racionalidad de las estructuras, el amor callejero, la informalidad de la economía, el imperio del automóvil.

Si ponemos atención, la ciudad es toda la vida social, y las calles son espacios que guardan memoria de la historia viva. Hace casi un siglo el sociólogo alemán Loius Wirth fue pionero en proponer a la ciudad como la característica más emblemática de la modernidad, “lo urbano es la condición que más profundamente distingue la vida moderna de aquella tradicional, no es una condición espacial ni una delimitación demográfica o productiva, sino una conducta, una forma de vida”, escribió en 1938 en *American Journal of Sociology*.

En ese artículo Wirth rechazaba caracterizar una comunidad urbana solamente por su tamaño, y en cambio argumenta que la sociología requiere definir al urbanismo tomando en cuenta...

... la acentuación acumulativa de las características distintivas del modo de vida que está asociado al crecimiento de las ciudades, así como los cambios de vida que manifiesta la gente por el influjo que la ciudad ejerce en ellos en virtud del poder de sus instituciones (Wirth, 2006).

Del mismo modo Robert Ezra Park llegó a apreciar la ciudad como un ente orgánico de múltiples dimensiones. Desde su punto de vista la ciudad era algo más que una aglomeración de individuos y servicios, instituciones y aparatos administrativos. La ciudad para él representaba sobre todo un estado de ánimo, un conjunto de costumbres, tradiciones, de actitudes organizadas y de sentimientos inherentes a esas costumbres. Sostenía que la ciudad, más que un mecanismo físico, era un órgano entrelazado en los procesos vitales de las gentes que la forman, un producto de la naturaleza, y en particular de la naturaleza humana

(Park, 1999). Desde esta perspectiva la calle es parte de todo un organismo, que a la vez es económicamente funcional, pero también manifiesta sentimientos vinculados a la estructura física e institucional del ambiente urbano. En este artículo tomamos como referencia el legado de Park, Wirth y Jacobs, para estudiar a las ciudades más allá de su estructura física, y comprender así la dinámica que ocurre entre sus calles.

¿La experiencia social de la calle, es única, o se repite?

¿De qué forma podríamos saber si todo eso que cotidianamente experimentamos en la calle es algo inédito y sin precedentes históricos? ¿Cómo podríamos estar seguros que esas representaciones teatrales que suceden a diario en las calles de nuestra ciudad son procesos únicos? Existen algunos conceptos muy poderosos en la teoría de la geografía urbana de Edward Soja que expresan esa posibilidad de que la vida urbana sea una experiencia sin precedentes en cada etapa de su evolución. El primer concepto al que aludimos es el de *Sinesismo*, que refiere a los procesos activos de innovación, desarrollo y creatividad que resultan de la interacción humana. El sinesismo es para Soja una fuerza activa y motriz de la *geohistoria*. Es algo similar a lo que algunos llaman economías de aglomeración, es decir, las ventajas que derivan del denso agrupamiento de la gente. En este sentido, Soja explica que las ciudades producen en su interior una fuerza *Sinéscica* que activa la especificidad espacial del urbanismo. En otras palabras, lo que este autor quiere decir es que el contacto humano es por naturaleza creativo, y que, por lo tanto, dada la densidad y diversidad de las aglomeraciones urbanas, las ciudades tienden a ser centros de innovación social.

Desde esta perspectiva el sinesismo es la fuerza que crea la historia. Al poner a las ciudades por delante Soja intenta demostrar que los procesos dinámicos al interior

del espacio urbano son los que realmente generan la vida social, por lo que llama a reconocer el modo en que la naturaleza intrínseca de la urbanidad da forma a los procesos y eventos históricos. En esta lógica cada aglomeración urbana es única en virtud de las condiciones materiales que constriñen al lugar, el cual a su vez mantiene un potencial de transformación que radica en la consciencia particular de sus habitantes. Es esta dinámica la que genera lo que Soja llama *la geografía específica del espacio urbano*, eso que convierte a las ciudades en prototipos diferenciados a lo largo del tiempo. De manera concreta, en su libro *Postmetrópolis* (2008) Soja analiza cuatro revoluciones urbanas que han dado origen a cuatro tipos distintos de ciudades. La última de ellas, y la que experimentamos actualmente, tuvo como resultado un tipo de metrópoli industrial postfordista y cosmopolita, megaciudades donde la gente experimenta las fuerzas de la globalización, la fragmentación y la inseguridad generada por las desigualdades del capitalismo neoliberal.

Por otro lado, a pesar de lo convincente de la teoría sobre la geografía específica del espacio urbano, es inútil pasar por alto que la experiencia de nuestra realidad social está inevitablemente acotada por la modernidad y el capitalismo, como si estos dos elementos fueran el lienzo sobre el que pintamos con libertad nuestras vidas. En ese cuadro podemos plasmar los escenarios y paisajes que se nos antojen, pero al final su alcance estará condicionado por los márgenes dados de la superficie sobre la que imaginamos nuestro tiempo. En *La insostenible levedad del ser*, Milan Kundera nos recuerda la insignificancia de la existencia si nuestra experiencia de vida no estuviera atada a nada que nos impusiera restricciones. Sin la fuerza de gravedad oprimente que supone la fidelidad y el amor en las relaciones interpersonales, flotaríamos despegados del suelo hacia ningún lado, seríamos enteramente libres, pero sin un sentido. Así, en este ensayo creemos que la modernidad y el capitalismo son el plomo que le da coherencia a la vida social. Esto no significa de ninguna manera que la modernidad y el capitalismo sean una realidad uniforme

en todos lados. La realidad social, al final de cuentas, decía Weber, se caracteriza por ser continua y heterogénea, es imposible capturar los hechos sociales porque fluyen en el tiempo. Sin embargo, creemos posible enmarcar esa heterogeneidad y especificidad de los espacios urbanos dentro de la dinámica dialéctica de la modernidad y el proceso cíclico del capitalismo, para de esa manera construir una teoría que nos ayude a entender la experiencia de la calle.

La calle, entre la modernidad y el capitalismo

Al finalizar el siglo XX, cuando Lyotard, Derrida y el discurso de la posmodernidad inundaban de incertidumbre a las ciencias sociales, Marshall Berman mantuvo firme el timón del barco e hizo un llamado a la calma para reafirmar el valor de la modernidad como una idea todavía vigente. A Berman le preocupaba que la modernidad hubiese salido del centro de debate de los temas contemporáneos. Quizá la confusión que hizo a esa época de fin de siglo buscar una nueva epistemología para explicar los embrollos por los que atravesaba, fue curiosamente la sensación más genuina de la experiencia moderna: el creer que los cambios que nos ocurren son una circunstancia inédita. Respecto a este espejismo, Berman comenta que:

las personas que se encuentran en el centro de esta vorágine son propensas a creer que son las primeras, y tal vez las únicas que pasan por ella. Sin embargo, la realidad es que un número considerable y creciente de personas han experimentado lo mismo durante cerca de quinientos años (Berman, 1982).

Ser moderno para Berman es vivir una vida de paradojas y contradicciones. Es estar dominados por las inmensas organizaciones burocráticas que tienen el poder de controlar y a menudo destruir, las comunidades, los valores, las vidas, y, sin embargo, no vacilar en nuestra

determinación de enfrentarnos a tales fuerzas, de luchar para cambiar su mundo y hacerlo nuestro. Ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. Es así como se representa la dualidad de la modernidad, como un sentido de libertad, pero también de incertidumbre. Karl Marx puntualizó muy bien esta condición paradójica con la metáfora de la desnudez en la modernidad. La desnudez para él significa quedar desprotegidos ante el mundo, pero al mismo tiempo desarropanos de todas las viejas tradiciones que imponían una pesada carga en nuestra consciencia. La modernidad desde aquí entonces, es tanto una amenaza como una esperanza, (Marx, 2011).

Según Berman la experiencia de la modernidad está dividida en dos momentos que le dan sentido: la modernización primero y el modernismo después. En la modernización lo que importa son los procesos, los poderes, la expansión. Este primer aspecto tiene lugar con los grandes descubrimientos científicos, que cambian nuestra percepción del universo y la naturaleza; con la industrialización de la producción, que transforma el conocimiento científico en tecnología, crea nuevos entornos humanos y destruye los antiguos, acelera el ritmo general de la vida y genera nuevas formas de poder colectivo y de lucha de clases; con la innovación de los sistemas de comunicación de masas, que envuelven y unen a las sociedades y pueblos más diversos. Por todo ello, quienes experimentan la modernización tienen la sensación de ser arrastrado por la corriente, de ser lanzados hacia adelante por fuerzas incontrolables.

La transformación provocada por la modernización coloca al mundo viejo como un mundo falso, como un mundo que hemos perdido, señala Berman, por eso el modernismo, la otra cara de la modernidad, responde a ¿qué clase de personas ha producido toda esta revolución? ¿Qué tipo de sensibilidad resulta al final entre los

individuos que sobrevivieron a los embates de la historia? El modernismo por lo tanto es arte, cultura, expresión íntima, y representación. Es la posibilidad de humanizar la vorágine y hasta domesticarla. Puede ser la capacidad de adaptación, o una catarsis, una sátira de la vida nueva. En la literatura de principios del siglo XX, por ejemplo, las vanguardias significaron la proyección y el deseo de representar una nueva cultura, en una sociedad radicalmente distinta. Así, los escritores vanguardistas se consideraban ellos mismos como ciudadanos del mundo frente al nacionalismo de la literatura anterior, eran antitradicionales, futuristas, espontáneos, y su técnica estaba ligada a una libertad absoluta.

En resumen, lo que Berman nos dice es que nuestra experiencia de vida moderna está delimitada por un incesante proceso destructivo que provoca la perpetua conmoción y renovación de todas las formas de vida personal y social. Sobre este mismo punto, Bauman nos recuerda con todos los adjetivos posibles, que aquello que hace tan moderna esta sociedad, como la de uno o dos siglos atrás, es...

... la compulsiva, obsesiva, continua, irrefrenable y eternamente incompleta modernización; la sobrecogedora, inextirpable e inextinguible sed de creación destructiva o creatividad destructiva según sea el caso: limpieza del terreno en nombre de un diseño nuevo y mejorado, desmantelamiento, eliminación, discontinuación, todo en aras de una mayor capacidad de hacer más de lo mismo, aumentar la productividad y competitividad" (Bauman, 2003: 33).

Pero nuestra realidad no solo está vinculada a la modernidad, también está intrínsecamente ligada al capitalismo como principal motor de la marcha moderna. En el *manifiesto del partido comunista*, Marx detalla el camino de expansión de la economía de mercado, y cómo a su paso se van desvaneciendo todas las formas de vida social y económica hasta quedar obsoletas frente a lo novedoso que trae el capitalismo:

Ante todo está la aparición de un mercado mundial. Al expandirse, absorbe y destruye todos los mercados locales y regionales que toca. La producción y el consumo se hacen internacionales y cosmopolitas. El ámbito de los deseos y ámbito de las demandas se amplía muy por encima de las capacidades de las industrias locales, que como consecuencia se hunden”(Marx, 2011:33).

Al vincular la experiencia de la modernidad con el capitalismo nos encontramos ante un hallazgo interesante, el suponer que el proceso vertiginoso de la modernización y la sensibilidad modernista pueden acompañar en una marcha paralela al ciclo capitalista de crecimiento, apogeo y recesión. Desde esta perspectiva la modernidad no es acontecimiento que alcanza una plenitud estable, como idealizaron utopistas como Saint Simon, Fourier y Owen, pero tampoco una meta que se aleja y desvanece en el horizonte, como lamentan los pesimistas posmodernos. Desde la perspectiva de este trabajo, la modernidad capitalista es más bien un evento cíclico que se repite periódicamente.

Los ciclos del capitalismo han sido estudiados por las más diversas corrientes de la economía. La más conocida es la teoría de los ciclos largos de Kondratiev, en la que se describen fluctuaciones recurrentes de largo plazo en moderna economía capitalista. La duración de cada onda varía entre 47 y 60 años, durante las cuales se alterna un periodo de alto crecimiento, en las cuales las coyunturas de prosperidad son más marcadas, y contrastan con un periodo de crecimiento relativamente lento. En este sentido, los ciclos económicos representan expansiones que ocurren aproximadamente al mismo tiempo en muchas actividades económicas, seguidas de recesiones, contracciones y recuperaciones generales similares que se consolida en la fase de expansión del ciclo siguiente (Burns y Mitchell, 1946).

La fase crítica de las fluctuaciones económicas fue estudiada también por Marx. En el manifiesto del partido comunista menciona que el sistema producía crisis periódicas de acumulación de capital, en las que era imposible

mantener la tasa de ganancia y reinversión. En este sentido Marx suponía que estas crisis llevarían a la inevitable desaparición del capitalismo, sin embargo, años más tarde la evidencia histórica orilló a los herederos del marxismo a reconocer la capacidad de adaptación del mercado mediante la innovación.

El economista austriaco Joseph Schumpeter (1976) estudió la innovación para entender la renovación periódica de los ciclos capitalistas. Entre sus aportes se encuentra la popularización del concepto de destrucción creativa como una idea que describe el proceso de transformación que acompaña a las innovaciones. De acuerdo con Schumpeter las presiones competitivas del capitalismo hacen que en determinados momentos el crecimiento económico sea explosivo e irregular, debido a que las innovaciones rompen el equilibrio generado en las etapas de madurez de los ciclos económicos. Bajo esta lógica las innovaciones no solo tienen el potencial de renovar las rondas de acumulación, sino que al mismo tiempo provocan la obsolescencia de las formas previas de producción, que, ante su inutilidad, quedan destinadas a su desaparición.

En su teoría sobre los espacios del capital, David Harvey (2004) logra sintetizar la versión marxista de las crisis, con la perspectiva de la innovación de Schumpeter, y así explicar lo que sucede con las ciudades que están expuestas a la lógica de la modernidad y el capitalismo. Harvey asegura que el capitalismo cuenta con un repertorio de soluciones para salir de las crisis que genera de manera cíclica. Las soluciones espaciales significan ese proceso de destrucción creativa en la geografía, con la intención de regenerar espacios que sean más propicios a la continuidad de la acumulación, la ganancia y la reinversión. En sus escritos cita algunos ejemplos como el caso del puerto de Baltimore, que en los años ochenta experimentó un pro-

ceso de destrucción de sus muelles industriales para más tarde construir ahí mismo una nueva infraestructura para el ocio y el consumo.

Una vez que entendemos el ímpetu creativo-destrutivo de los espacios en las ciudades, vale la pena retomar esa pregunta fundamental del modernismo, que además guía la interrogante a desarrollar en este trabajo ¿qué resulta de los seres humanos en las ciudades cuando sus espacios son destruidos y remplazados por una nueva infraestructura, muchas veces ajena a sus formas tradicionales de convivencia? ¿De qué manera se vive la calle durante todas estas etapas que conlleva la modernidad capitalista? En este trabajo identificamos tres momentos que distinguen los ciclos de desarrollo de la geografía urbana en la modernidad, en donde la calle se convierte en la manifestación más activa y visible. Las tres etapas que componen este ciclo de la ciudad y la calle son: revolución, reorganización y estandarización de la vida. Buscamos explicar cómo este proceso ha estado presente de manera continua en los espacios urbanos sujetos a la modernización, y cómo en cada etapa la experiencia de la calle está dominada por la vitalidad y fuerza que conlleva cada una de estas fases caracterizadas por la activación política, el impulso económico y la experiencia lúdica.

En el apartado siguiente intentamos mostrar cómo se representaron esos tres momentos de experiencia de la calle, durante el proceso de modernización y avance del capitalismo de las ciudades europeas durante el siglo XIX, una vez que la revolución industrial había acelerado la urbanización de manera desordenada. Esto con la finalidad de analizar después a Culiacán, como una ciudad expuesta al mismo ciclo de modernización por el que atraviesan las metrópolis insertas en la dinámica de creatividad y destrucción del capitalismo.

Los ciclos de la experiencia de la calle durante el proceso de modernización en las ciudades de Europa del siglo XIX

La calle como experiencia política

Como hemos visto ya, a mediados del siglo XIX las ciudades crecían rápidamente, sin plan, ni supervisión. En las calles faltaban casi por completo los servicios de limpieza, y el abastecimiento de agua y sanidad era insuficiente. El desarrollo urbano de este periodo fue un gigantesco proceso de segregación de clases, que empujaba a los obreros hacia grandes concentraciones de miseria. La condición de los pobres era espantosa, aunque la miseria que llamaba más la atención era la de las calles de las zonas industriales. Hobsbawm asegura que la situación del proletariado industrial era tal, que el ambiente de rebelión era casi una obligación. Súbitamente la angustia de los trabajadores se recrudeció con las crisis agrícolas y el desbaste de alimentos que partir de 1845 se extendió hacia otras ramas de la economía (Hobsbawm, 2007).

En medio de esta crisis el verdadero espíritu de la escena pública en la calle provenía de los trabajadores. El movimiento obrero no fue solo una organización de protesta. La lucha obrera para el trabajador pobre era más que un instrumento de combate, era también una forma de vida. La burguesía no le ofrecía nada. El capitalismo había profanado todo lo que consideraba sagrado, lo había desnudado y despojado de creencias, tradiciones y costumbres arraigadas. Por eso el movimiento obrero les ofrecía una forma de vivir diferente, colectiva y comuna, combativa, les proporcionaba coherencia y objetivos. Los proletarios no se mantenían unidos por el mero hecho de ser pobres, sino por el hecho de que trabajaban juntos en gran número. En esta coyuntura Hobsbawm menciona que una vez que los trabajadores adquirieron un leve sentido de unidad y conciencia política, sus manifestaciones dejaron de ser simples erupciones ocasionales que se extinguían rápidamente:

Rara vez una revolución ha sido más universalmente vaticinada. En 1831 ya había escrito Víctor Hugo que oía el ronco son de la revolución, todavía lejano, en el fondo de la tierra, extendiendo bajo cada reino de Europa sus galerías subterráneas desde el túnel central de la mina, que es París. El 1847 el sonido era estentóreo y cercano. En 1848 se produjo la explosión (Hobsbawm, 2007:1831).

En la historia del mundo moderno se han dado muchas revoluciones, algunas de ellas mayores, y con mucho más éxito, sin embargo, ninguna se extendió con tanta rapidez como la de 1848. La revisión de las notas periodísticas de Marx y Engels son una fuente precisa para reconstruir lo que sucedió en las calles ese año. Ahí los autores relatan el estallido de la insurrección general de obreros el 23 de junio de 1848. Un día antes, el Gobierno burgués había cerrado los talleres nacionales y echado a la calle a millares de obreros, por lo que la indignación recorría los suburbios y comenzaban las manifestaciones de protestas. La Asamblea Nacional, dominada por la burguesía local, designó al general Louis Cavaignac con poderes dictatoriales para reprimir las protestas. Los soldados se dedicaron a detener a los trabajadores y fusilarlos sin ninguna fórmula legal. De esa manera despertaba la insurrección de los obreros, a la que luego se sumarían los ferroviarios, textiles, carpinteros y artesanos, (Marx y Engels, 2008).

Marx y Engels cuentan que en las calles y callejuelas de ambas riberas del río Sena se formaron barricadas con el apoyo de mujeres y niños. El objetivo de las barricadas era cortar las calles usando diferentes objetos: ruedas, palos, piedras, carruajes y bolsas de escombros. Desde allí los revolucionarios podían defenderse o atacar a las tropas militares. Las revueltas no duraron muchos días y al poco tiempo fueron sofocadas. Los trabajadores fueron derrotados y asesinados en masa. Lucharon y murieron cruentamente. Se dice que alrededor de 1500 personas cayeron durante los combates.

El legado de las sublevaciones se puede constatar con los derechos que posteriormente fueron reconocidos a los trabajadores, sin embargo, en este ensayo lo que nos pa-

rece significativo es poner atención en cómo por primera vez las calles de las ciudades modernas manifestaron un escenario propicio para la organización de los movimientos sociales. Fue la calle como espacio público la que generó los encuentros, y donde la gente percibió problemas comunes y alternativas políticas para su solución. Se necesitaría la destrucción completa de este tipo de ciudad condensada y aglomeradora de muchedumbres, para poner fin a ese periodo subversivo de la primera gran crisis de la economía moderna. Lo que vendría después sería tanto el apaciguamiento de las masas, la expansión del capital, como la reconfiguración de una nueva ciudad con vistas a enmarcarla en el orden y el progreso.

La calle como experiencia de reorganización

La crisis de 1848 fue una de las primeras en mostrar claramente la relación entre el excedente de capital y el aumento del desempleo. Sus efectos fueron particularmente severos en París y dieron lugar a una revolución protagonizada por los obreros desamparados. Luego de unos días la burguesía republicana reprimió violentamente a los revolucionarios, pero todavía no conseguía resolver la crisis. En el libro *Ciudades Rebeldes*, David Harvey (2013) explica que para terminar con la crisis fue necesario el ascenso al poder de Luis Napoleón Bonaparte mediante un golpe de estado que lo llevó a proclamarse emperador en 1852. Para sobrevivir políticamente el emperador recurrió inicialmente a una enérgica represión de los movimientos políticos de oposición, sin embargo esto tuvo efectos solo a corto plazo pues lo que requería realmente alentar de nueva cuenta la marcha el ciclo de la acumulación y la ganancia. En este sentido, para resolver el problema de la absorción de capital excedente impulsó un vasto programa de inversión en infraestructura, tanto en el propio país como en el extranjero. En el exterior esto se concretó en la construcción de vías férreas en toda Europa, llegando hasta Estambul, así como en el financiamiento de grandes

obras públicas como el canal de Suez. En Francia supuso la consolidación de la red de ferrocarriles, la construcción de puertos, el drenaje de marismas, pero sobre todo la reconfiguración de la infraestructura urbana de la ciudad de París (Harvey, 2008).

En 1853 el emperador llamó a París a Georges-Eugene Haussmann para que se hiciera cargo de las obras públicas en la capital. Haussmann entendía perfectamente que su misión consistía en resolver el problema del excedente de capital y mano de obra mediante la urbanización. La reconstrucción de París absorbió enormes cantidades de trabajo y de capital para los niveles de la época, lo que, sumado a la supresión autoritaria de las manifestaciones de los obreros de París, fue un instrumento esencial de estabilización social. Haussmann proyectó una ciudad a gran escala, y para lograrlo anexionó suburbios y rediseñó barrios enteros sin limitarse a pequeñas remodelaciones del tejido urbano. Cambió de golpe toda la ciudad en lugar de hacerlo poco a poco. El sistema funcionó bastante bien y provocó no solo una transformación de la fachada urbana, sino también la construcción de una particular forma de vida y un tipo de habitante de la ciudad totalmente nuevo.

Una de las modificaciones urbanas más importantes de París durante las reformas de Haussmann fue la majestuosa ampliación de sus calles y bulevares. Diminutas y angostas veredas medievales que se entrecruzaban formando verdaderos laberintos, de pronto se convirtieron en espléndidas avenidas, tan largas y anchas que parecían fuera de toda razón. La intención de estos bulevares no se limitaba a crear una ciudad más moderna y ágil para el tráfico, pues su amplitud también permitía el acceso rápido de la fuerza pública para controlar los levantamientos populares en caso de nuevas insurrecciones. La renovación de las calles de París también tenía un elemento simbólico, con ello se buscaba proyectar a la ciudad como la gran capital de Europa. Con esa intención se dio uso a todos los avances de la modernidad, se mejoró el alumbrado en la vía pública, se incorporaron los jardines a la ciudad, se construyeron nuevas y funcionales estaciones del ferro-

carril, se ubicaron plazas y rotondas en las interconexiones de las avenidas, se erigieron monumentos, al mismo tiempo que se dio un fuerte impulso a la red de alcantarillado de la ciudad para mejorar su sanidad (Jordan, 1995).

En medio de toda esa gran transformación surge, por un momento corto, un personaje que captura con fidelidad la experiencia de la calle durante esa época. Atestiguar la ejecución de los proyectos de París debió ser impresionante. Walter Benjamín describió al *Flaneur*, (el paseante de la ciudad), como “la figura esencial del moderno espectador urbano, un detective aficionado y un investigador de la ciudad”. El *flaneur* desempeñó un doble papel, por un lado, se mezclaba con la gente de la calle, y por otro mantenía su condición de observador atento. Para ese personaje la calle con todas sus nuevas condiciones es objeto de gran curiosidad. El poeta Charles Baudelaire presentó al *flaneur* como el artista de la moderna metrópolis, como un botánico de las aceras:

La multitud es su elemento, como el aire para los pájaros y el agua para los peces. Su pasión y su profesión le llevan a hacerse una sola carne con la multitud. Para el perfecto flaneur, para el observador apasionado, es una alegría inmensa establecer su morada en el corazón de la multitud, entre el flujo y reflujo del movimiento, en medio de lo fugitivo y lo infinito. Estar lejos del hogar y aun así sentirse en casa en cualquier parte, contemplar el mundo, estar en el centro del mundo, y sin embargo pasar inadvertido (Baudelaire, 1995: 8).

El tiempo del *flaneur* llegó a su fin conforme las personas en la ciudad asimilaban los cambios, las aglomeraciones, el consumo y en general el nuevo modo de vida urbana. En este contexto el *flaneur* es normalmente contrapuesto a otro personaje de la ciudad, el *Badaud* (mirón). Al respecto Victor Fournel comenta que entre el paseante (*flaneur*) y el mirón (*badaud*) hay una gran diferencia, pues mientras que el primero es un espectador que se haya en un completo dominio de su individualidad, que utiliza para admirar la ciudad, el mirón por su parte pierde

todo rasgo de individualidad en la calle, es absorbido por el mundo exterior, lo domina hasta el punto de olvidarse de sí mismo, "influido por el espectáculo que ofrece de su persona, el *badaud* se convierte en un ser impersonal, ya no es un ser humano, es parte del público, de la masa" (Fournel, 1867).

La calle como espacio lúdico de las masas

París se convirtió en un gran centro de consumo y placer. Los cafés, los grandes almacenes, el novedoso sector de la moda, las grandes exposiciones, todo aquello cambió la forma de vida urbana. En su estudio sobre las masas, José Ortega y Gasset (2010) describe que al final del siglo XIX las ciudades estaban llenas de gente, las casas llenas de inquilinos, los hoteles llenos de huéspedes, los trenes llenos de viajeros, los cafés llenos de consumidores y los paseos llenos de transeúntes. La ciudad por primera vez es utilizada como medioambiente lúdico, pues a partir de ahí las personas comenzaron a disfrutar del tiempo libre. En la pintura *Le Pont Neuf* de 1872 (ver figura 1), Renoir nos presenta una escena de la vida cotidiana del París de su época, vista desde una ventana, donde destaca el bullicio placentero de la vida en la ciudad. El intenso cielo azul y la afabilidad de los personajes del retrato contrastan con las pinturas de una generación anterior que representaron a la ciudad como un paisaje gris de chimeneas humeantes y trabajadores tristes.

El ambiente lúdico de la ciudad sin embargo es una experiencia de masas. En la metrópolis y la vida mental, George Simmel explica que el aumento de las interacciones humanas resultantes de vivir y trabajar en un entorno urbano, afectó profundamente las relaciones entre las personas desde finales del siglo XIX. En las calles los individuos son prácticamente desconocidos, decía Simmel. Debido a las nuevas formas de interacción social mediadas por el tiempo y el intercambio del dinero, en las ciudades se efectuó una transformación de consciencia que volvió a

FIGURA 1. PONT NEUF



Fuente: National Gallery of Arts, Renoir (1872)

las personas reservadas y distantes. En la ciudad moderna de esta fase un extraño es a la vez próximo y lejano, está conectado a la comunidad espacialmente, pero no socialmente.

Esta pérdida del sentido de comunidad en la vida urbana también fue estudiada por Ferdinand Tönnies. Para él la ciudad propiciaba una sociedad donde los individuos actúan bajo su propio interés, en donde la cohesión social deriva más de la interdependencia generada por división del trabajo, que por las emociones, lealtades o valores familiares (Schluchter, 2011). Desde su narrativa Edgar Allan Poe describe perfectamente la escena fría del contacto despersonalizado en las calles de Londres, escena que después se replicaría en París, y en todas las ciudades del mundo expuestas a la modernización. En el cuento, *El hombre de la multitud*, Poe relata la historia de un hombre sentado junto a la ventana de un café, que se distraía mirando pasar a los transeúntes por las banquetas:

La gran mayoría de los que pasaban tenían un aire tan serio como satisfecho, y sólo parecían pensar en la manera de abrirse paso en el apiñamiento. Fruncían las cejas y giraban vivamente los ojos; cuando otros transeúntes los empujaban, no daban ninguna señal de impaciencia, sino que se alisaban la ropa y continuaban presurosos. Otros, también en gran número, se movían incansables, rojos los rostros, hablando y gesticulando consigo mismos como si la densidad de la masa que los rodeaba los hiciera sentirse solos (Poe, 2006: 1-2).

Indudablemente Paris con el transcurso de los años continuó su marcha moderna de ciclos contorneados por el capitalismo, y en mayo de 1968 las revueltas de los estudiantes evocaron de nueva cuenta las barricadas proletarias de 1848. Pero hasta aquí lo importante es rescatar la dinámica que experimentan las calles. Nuestro propósito ahora será reflexionar en qué medida una ciudad como el Culiacán de nuestros días responde a estos ambientes estructurales.

Los ciclos de la experiencia de la calle en el Culiacán contemporáneo

El último gran proceso de modernización ocurrido hacia finales del siglo XX estuvo representado al mismo tiempo por la crisis del modelo de producción industrial fordista, y por la reconfiguración de las regiones hacia una economía flexible. El Fordismo significó durante la mayor parte del siglo la esencia de la modernidad dura, estable y planificada por la burocracia, sin embargo, a finales de los años sesenta el modelo comenzó a colapsar en medio de numerosas protestas y oleadas de movimientos sociales, para luego dar paso a una etapa liderada por la creatividad cognitiva y las nuevas formas de organización industrial basadas en las tecnologías de información y comunicación.

La irrupción de una economía flexible basada en el conocimiento y las tecnologías significó una salida a la crisis

del capitalismo de fin de siglo. Y así, con la llegada de un nuevo modelo producción, también dio comienzo un proceso de reconstrucción urbana para agilizar la circulación del capital generado en esta nueva ronda de acumulación. Los proyectos de infraestructura que durante este periodo absorbieron mayores montos de capital estuvieron basados tanto en la expansión de la mancha urbana hacia las periferias, como en la adaptación de la ciudad para que funcionara como centro de consumo y entretenimiento. De esta manera emergieron nuevos vecindarios privados en las orillas metropolitanas, que progresivamente eran conectados por una red de autopistas suburbanas que comunicaban las viviendas cada vez más alejadas de los centros de trabajo. Como parte de la promoción del ocio se levantaron grandes centros comerciales, estadios deportivos, centros de convenciones, parques de diversiones, y al mismo tiempo se rescataron los antiguos centros urbanos para habilitarlos con andadores peatonales, tiendas, cafés y restaurantes para el disfrute de los paseantes.

En la ciudad de Culiacán este proceso de expansión urbana apareció de manera clara a partir de la década de 1970. Guillermo Ibarra (2015) menciona que durante esta ronda de urbanización Culiacán prácticamente “volvió a refundarse para convertirse en una ciudad región global del mundo subdesarrollado”. En cuatro décadas, registra Ibarra, la población se triplicó al pasar de 167 mil a 540 mil habitantes, se renovó el conjunto de oficinas públicas y de gobierno, se amplió la infraestructura de universidades, se construyeron nuevos hospitales públicos y clínicas privadas, se remodeló el aeropuerto y se levantó una moderna central de autobuses. Al mismo tiempo se edificaron plazas comerciales, hoteles, centros de servicios, estadios deportivos y se agilizó el tráfico mediante un nuevo sistema de vialidades con pasos a desnivel, puentes, túneles y avenidas bordeadas por tiendas de conveniencia, boutiques, gimnasios, bares, cafés y restaurantes. Fue tan impresionante el desarrollo urbano de esta ciudad durante esos años, menciona Ibarra, que tan solo entre 1994 y 2014 se autorizó la construcción de 611 nuevos fraccio-

namientos residenciales para soportar el crecimiento incesante de la población (Ibarra, 2015).

Justo antes de la expansión urbana de Culiacán, la ciudad experimentó en la primera mitad de la década de los años setenta una etapa revolucionaria, que ahora sabemos, arrastró de manera involuntaria los remanentes de una ciudad antigua y tradicional. De acuerdo con Sánchez Parra (2013), alrededor de 1973 apareció en Culiacán una organización política y militar de carácter urbano, apoyada por grupos estudiantiles radicales que desplegaron un sinnúmero de acciones de agitación y propaganda para alentar a la población a sumarse a la revolución. Estos grupos desdeñaban la utilización de vías legales de participación por considerarlas instituciones cooptadas por la burguesía y el Estado, y en cambio, emplearon múltiples estrategias dentro de las que destacan la movilización callejera, el combate armado, la escritura de panfletos, grafitis, y la intervención del espacio público (Sánchez, 2013).

Los movimientos sociales son expresiones generales del descontento social de una época, y en este sentido, las causas que dieron origen a los movimientos estudiantiles de los años setenta en Culiacán ahora son claras, fueron producto de los inconformes y excluidos de los beneficios del modelo del Desarrollo Estabilizador, es decir, la versión mexicana del Fordismo a nivel internacional. Esta política económica modernizó la nación y promovió el progreso, afirma Sánchez Parra, pero su contraparte implicó también la exacerbación de las desigualdades y la represión severa de grupos disidentes. La crisis del modelo de desarrollo a la par de la represión de jóvenes estudiantes en 1968 fue la llama que encendió las movilizaciones que se extendieron a todo el país. En Sinaloa, y particularmente en Culiacán, las ideas marxistas que desde la llegada del rector Marco Cesar García en 1972 se habían incluido en los planes de estudios de las principales carreras de la Universidad Autónoma de Sinaloa, sirvieron de aliento crítico y justificación radical para que los estudiantes se propusieran salir a las calles a hacer la revolución.

En una crónica publicada en Noroeste, el periodista Juan Manuel Salas recopila los acontecimientos ocurridos

en 1974, que sirven de evidencia para entender la forma en que se experimentaba la calle y la ciudad en el Culiacán revolucionario de esos años:

Los días 12 y 13 de marzo de 1974, en el cruce de Ángel Flores y Rodolfo G. Robles, un grupo de estudiantes de la escuela preparatoria y de la facultad de Economía y Derecho de la UAS, encabezados por Ramón de la O Amarillas “El Chino” y otros apodados “El Pelón” y “El Ciego” detenían automóviles colocando barricadas para detener autos y camiones para sacarles gasolina y elaborar bombas molotov, el grupo no excedía de 20 estudiantes; hacían pintas en camiones y minibuses. La Policía Judicial intervino, donde resultó herido el agente Rodríguez Bañuelos (Salas, 2009).

Ibarra (2015) menciona que a la par de los movimientos estudiantiles de aquella época, existieron otros dos conflictos que evidenciaron el desgarramiento material de Culiacán en esos años, la destrucción de lo viejo para dar paso a la nueva modernidad y el debilitamiento de un esquema político e institucional de la élite urbana. Uno de estos conflictos fue el derivado de la elección para suceder en la presidencia de Culiacán a Benjamín López, que enfrentó en 1965 al gobernador Leopoldo Sánchez Célis, con el presidente nacional del PRI Carlos Madrazo, quien intentaba imponer a Francisco Higuera como candidato del partido al que ambos grupos pertenecían. El otro conflicto estuvo relacionado con el impulso que el gobernador Alfredo Valdés Montoya dio en 1969 a una nueva Ley de Planeación de Planeación y Desarrollo, y que tuvo un rechazo amplio debido a que esta ordenanza implicaba la construcción de obras que afectaría propiedades, valores, usos del suelo, y elevaría el impuesto predial para sufragar la nueva infraestructura.

El Culiacán revolucionario se fue diluyendo en la medida que en México se abrieron espacios políticos y electorales para las corrientes de oposición. Esto tanto como consecuencia de los movimientos sociales, como de las presiones por reformar y democratizar las instituciones

nacionales ante la inminencia de una economía global cada vez más interdependiente. En estas circunstancias Sinaloa entró en la era de la globalización en desventaja. Ibarra (2016) menciona que la base exportadora agrícola de Culiacán hizo que esta ciudad interactuara con otras regiones de manera desfavorable. Aun así, explica Ibarra, en las últimas décadas Culiacán ha podido configurar una economía agroterciaria, con un mercado laboral flexible, y en donde cada vez más ganan lugar sectores basados en tecnologías digitales, altas calificaciones profesionales y artísticas, que posibilitan la diversificación hacia productos creativos, culturales y servicios especializados en rubros diversos como el marketing, la educación, el comercio exterior, la medicina, el consumo y el entretenimiento.

El cambio hacia una economía flexible dio paso a una ciudad moldeada por la política neoliberal. En el mundo las metrópolis neoliberales han estado caracterizadas por la creciente mercantilización del desarrollo urbano. Para Hidalgo y Janoscka (2014) la ciudad neoliberal es el lugar donde la mayoría de sus componentes son objeto de negocio y especulación. Así, la gobernanza y la gestión de la ciudad neoliberal se vuelven una estrategia para competir con otras regiones en la atracción de capital y la circulación de inversiones. En correspondencia, la estética promovida por el modernismo neoliberal durante estos últimos años ha estado basada en la fragmentación de los espacios, la individualidad, y la estimulación del deseo y el consumo. Consecuentemente, las personas en las ciudades han hecho de los centros comerciales su principal lugar de interacción social.

Pero fuera de las ilimitadas posibilidades de consumo, la ciudad neoliberal ha generado una experiencia de la calle donde los ciudadanos están ausentes y los individuos se desconocen entre ellos. El uso reciente de celulares inteligentes y las fotografías tomadas con los *selfies stick* son una muestra de esa sensibilidad dirigida a la realidad virtual. En los autorretratos digitales, el individuo es el centro de todo. La infraestructura y la calle se vuelven simplemente el escenario de su propia obra de vida, él es

el único protagonista, y a la misma vez, su admirador número uno. Una experiencia personalista y banal.

De manera matizada Culiacán se convirtió paulatinamente en un espacio lúdico. Con la expansión de la ciudad apareció cada vez más constante una infraestructura de ocio, entretenimiento y consumo que terminó por suplir a la calle como lugar de encuentro. Centros comerciales como Plaza Fórum, Plaza Cinépolis o Plaza Paseo San Isidro representan ahora el lugar donde los jóvenes y las familias pasan el tiempo libre. En Culiacán, como en otras ciudades, el comprar se ha vuelto sinónimo de recreación. Esto ha generado cambios en la forma de socialización, pues a diferencia de la calle como espacio público y nivelador de clase, la interacción en las plazas comerciales tiende a estar mediada por el poder de compra y la imagen de los usuarios.

FIGURA 2. LAS PLAZAS COMERCIALES EN CULIACÁN SE CONVIRTIERON EN ESPACIOS RECREATIVOS



Fuente: <culiacánmexico.blogspot.mx>

En el Culiacán neoliberal de la fase lúdica las calles son para los autos y los deportes se practican en instalaciones funcionales remodeladas. En estos años se construyeron o rescataron espacios deportivos como el parque Humberto Millán Escalante, el Centro Cívico Constitución, o los centros de barrios de las colonias Lombardo Toledano y Las Huertas, donde niños y jóvenes participan en equipos formales, con entrenamientos semiprofesionales y torneos regulares. El deporte bajo estas circunstancias ya no es mera recreación y convivencia, ahora también es una competencia o incluso una aspiración de triunfo y realización de vida.

FIGURA 3. LA PRÁCTICA DEL DEPORTE EN CULIACÁN SE HA PROFESIONALIZADO CON LA REMODELACIÓN DE CENTROS DEPORTIVOS



Fuente: <lineadirectaportal.com>

La apropiación del espacio público para la recreación en Culiacán no puede desligarse del carácter neoliberal de la ciudad. Los proyectos de convivencia más importantes, como el Parque las riberas o el Jardín Botánico, han sido

promovidos con participación de grupos élite de la iniciativa privada, quienes, a partir de una serie de asociaciones cívicas a su comando, han podido rediseñar estas áreas tomando como referencia la imagen y los valores que ellos mismo creen correctos o decentes para la ciudad.

Pero el Culiacán neoliberal del ocio y el consumo también ha generado desigualdades que propician una ciudad cada vez más fragmentada y llena de contrastes. Recientemente el Módulo de Condiciones Socioeconómicas 2015 del INEGI reveló que Culiacán concentra proporcionalmente las familias más ricas del país, y que además es la ciudad con la mayor desigualdad en el ingreso (INEGI, 2015). La manifestación física de esta disparidad se puede observarse en la opulencia de algunos barrios residenciales separados del resto de la ciudad caótica e insegura.

FIGURA 4. MURALLA DEL FRACCIONAMIENTO RESIDENCIAL LOS ÁLAMOS EN CULIACÁN



Fuente: <googlemaps.com>

La segmentación de los espacios a partir de la separación de clases sociales ha impuesto una división entre el orden y anarquía. De la misma manera que anteriormente

las ciudades medievales demarcaban con sus murallas la frontera entre lo civilizado y la barbarie, así mismo las paredes que bordean los fraccionamientos privados señalan el límite de lo posible. Fuera de ahí todo está permitido. En las calles de Culiacán no se aplica la Ley, y la gran cantidad de accidentes de tránsito hacen evidente el poco apego que tiene la ciudadanía por las normas básicas de circulación. En estas condiciones, caminar o transitar por la calle se ha convertido en un riesgo potencial. Y es que, de acuerdo con cifras presentadas por un periódico local, Sinaloa ocupa el cuarto lugar nacional en muertes por percances viales, por lo que este tipo de accidentes se ubican como la primera causa de fallecimiento de jóvenes en el Estado (Monjardín, 2016).

En la anarquía de las calles de Culiacán un personaje emblemático es el *puntero*, una especie de vigilante al servicio del crimen organizado. Los punteros como instrumento de control en la división del trabajo del narcotráfico, son los encargados de notificar todo lo que ocurre en las calles de un determinado sector de la ciudad. Con radio y motocicleta circulan con libertad e impunidad ejerciendo el gobierno de la calle. Su función es dar aviso de todo vehículo sospechoso que pudiera presentar una amenaza para la seguridad de sus jefes. La gente de las colonias los conoce y son incluso el enlace para contactar a los cabecillas que controlan la zona cuando se presenta problemas donde la policía no tiene legitimidad para intervenir. Los servicios de inteligencia de la Novena Zona Militar estiman que en las calles de Culiacán y sus periferias existen alrededor de 3 mil punteros que trabajan para el crimen, esto debido a que en la capital del estado se asienta una parte importante de la estructura del cártel de Sinaloa (Revista Espejo, 2016).

Culiacán ha acuñado otro personaje peculiar que hace mimesis con la ciudad. El Buchón es el estereotipo de persona para una metrópoli delineada por la narcocultura. Su comportamiento refleja la actitud de una clase social empoderada por los negocios ilícitos, la corrupción, el lavado de dinero y el tráfico de influencias. Es presuntuoso, habla

fuerte, se viste con marcas de ropa exclusiva, relojes y accesorios llamativos. Su consumo es ostensible y hace alarde de estar por encima de la ley. En términos generales el buchón es producto del fracaso de las instituciones en Sinaloa para ofrecer oportunidades de progreso y movilidad social. El éxito para el Buchón se consigue mediante la fuerza y el ingenio, sus héroes son los grandes narco-trafficantes que a pesar de la pobreza se convirtieron en poderosos capos de la mafia. En este sentido, el Buchón concibe a la sociedad como una orden injusto y jerarquizado, y por ello el tono fuerte y el vocabulario que utiliza para hablar denotan la agresividad con la que se vive en las calles de Culiacán.

Frente al reconocimiento de la incapacidad de las autoridades locales para hacer frente a la anarquía de las calles, los diferentes gobiernos estatales en coordinación con el gobierno federal, han basado su estrategia de seguridad en el incremento de la fuerza pública y la militarización de la ciudad. Estas medidas dejan de lado la prevención y los derechos de la población para establecer en la calle un estado de excepción donde a la policía y los militares despliegan operativos que van más allá de sus atribuciones constitucionales. De esta forma las calles de Culiacán se han llenado de retenes donde los ciudadanos son detenidos y requeridos de identificación para probar que no son delincuentes. El problema con este tipo de estrategias es que la presencia de militares y los patrullajes vacían las calles y desinhiben su uso como espacio de encuentro y socialización.

Otra de las soluciones a la anarquía de la calle ha sido la planificación estética impulsada por urbanistas de las agencias locales de planeación. El problema con ello es que sus estrategias solo se proponen embellecer espacios, construir ciclovías, o rescatar parques, pero dejan sin atender de manera integral el problema de la desigualdad económica y sus consecuencias en la geografía de la ciudad. Es en este contexto se ha hecho evidente la corrupción y el enriquecimiento ilícito detrás la planificación y construcción del entorno urbano. En 2015 salió a la luz pú-

blica el tráfico de influencias y la opacidad en la licitación de un proyecto para construir un hospital en Culiacán bajo el esquema de colaboración de asociaciones público-privadas (López, 2014). Ese mismo año el tradicional estadio de béisbol, sede del equipo local, Tomateros de Culiacán, fue modernizado mayoritariamente con fondos públicos, para después ser otorgado en concesión a uno de los empresarios más importantes de la localidad (Rincón, 2015). Recientemente también fue revelado que la principal empresa constructora de la ciudad, grupo Homex, cometió un fraude superior a los 3 mil millones de dólares, al reportar ventas falsas de 100 mil casas (Noroeste, 2017), que si bien no todas las viviendas reportadas fueron en Culiacán, el hecho destapa la corrupción y la especulación detrás del enriquecimiento de algunas familias de la localidad.

En respuesta a la incapacidad o negligencia de las autoridades para sancionar la corrupción y al mismo tiempo establecer la paz en las calles, la ciudadanía ha comenzado a movilizarse. En septiembre de 2013 el huracán Manuel desbordó las riberas de los ríos que atraviesan la ciudad, afectando a cientos de familias por las inundaciones. En los días posteriores decenas de jóvenes se organizaron en un acto sin precedentes para auxiliar a los damnificados ante la incapacidad gubernamental de dar atención oportuna. Este evento marcó un hito en el involucramiento de los ciudadanos en los asuntos públicos locales. A partir de entonces se han consolidado más grupos y activistas en múltiples cauces de la acción social. En el ámbito de la cultura, por ejemplo apareció una organización llamada RECUPERARTE encargada de intervenir los espacios abandonados mediante pintas artísticas y talleres dirigidos a la comunidad. En el mismo sentido también fue creada la asociación Parques Alegres que tiene como propósito promover el desarrollo social mediante la habilitación de parques y la promoción del deporte y la cultura. Y así, muchas otras organizaciones y colectivos han aparecido para intervenir en cuestiones como la movilidad urbana, la promoción de los derechos de género, la democracia, la ecología, la transparencia y hasta el maltrato animal.

Recientemente vecinos de Valle Alto salieron a la calle para protestar y dieron un ultimátum al gobierno. Valle alto es uno de los sectores residenciales de más reciente desarrollo en Culiacán. Está ubicado al norponiente de la ciudad, y concentra numerosos fraccionamientos de clase media. Desde su construcción la zona fue publicitada como un tranquilo espacio de vivienda familiar, alejado del bullicio del centro y los vicios de las colonias problemáticas. Pero luego de las oleadas de delincuencia y la incapacidad del gobierno para dar respuesta a sus quejas, los vecinos de estas colonias crearon un consejo intervecinal para intentar frenar los altos índices de delincuencia. El caso de Valle Alto muestra que la inseguridad urbana no tiene soluciones privadas, que no se puede aislar por completo a las clases sociales, y que tarde o temprano la violencia alcanza a cualquiera.

A pesar de estas formas de manifestación ciudadana, a Culiacán todavía se le reprocha su apatía y su poca solidaridad ante la violencia, que en meses recientes ha alcanzado incluso a maestros, activistas sociales y periodistas. Se dice que no hay sociedad que respalde las funciones que aquellos que interesados en promover la paz y defender los derechos humanos. De acuerdo con esto, los resultados preliminares de un estudio realizado por la Universidad Autónoma de Sinaloa muestran que apenas 7 de cada 100 personas ha participado en alguna forma de manifestación política ciudadana (PROFAPI2015/127). Aun así existen indicios de que la sociedad en Culiacán tiene un activismo incipiente. A finales de 2016 un grupo de ciudadanos irrumpieron en el congreso del Estado y forzaron la revisión de las cuentas públicas del anterior gobernador de Sinaloa. Sin la presión ciudadana esto no hubiera ocurrido. Las irregularidades siempre fueron comunes, y cada año los legisladores aprobaban el ejercicio de gasto público sin necesidad de auditar el manejo de las finanzas. La diferencia en esta ocasión fue que los ciudadanos ya no complacieron la opacidad del gobierno.

Ciertamente la activación ciudadana a partir de las organizaciones de la sociedad civil ha provocado un aumento del capital comunitario que ahora se ve reflejado en la versatilidad de los recursos que se utilizan para promover objetivos e intervenir en la agenda de gobierno. De esta manera es posible entender la diversidad de estrategias implementadas por los movimientos sociales de la ciudad, que en el último año se han vuelto más recurrentes y organizados. En el caso del movimiento en contra de la implementación del Par Vial, por mencionar un caso, se identificaron alrededor de ocho grupos distintos, como ciclistas, comerciantes, ingenieros, ambientalistas, arquitectos, vecinos, estudiantes e ingenieros. Cada uno con un interés concreto y con formas particulares de manifestar su descontento o impulsar sus posiciones.

Las nuevas manifestaciones reflejan un sentido convulsivo de experimentar la calle. Sin embargo, al igual que en Culiacán, estos acontecimientos parecen estar presentes en muchas otras ciudades del mundo, para poner en evidencia la fase descendente del ciclo de la modernidad capitalista. Estas expresiones no son simplemente un mecanismo de rechazo y protesta, al mismo tiempo conllevan un ímpetu constructivo, y un anhelo por redefinir las instituciones. La humanidad, como cada tanto, se encuentra en una etapa crítica, y son estos momentos los que definirán el porvenir de las siguientes décadas. No obstante, es necesario advertir que las manifestaciones desde abajo no implican necesariamente un avance hacia la democracia. El quiebre del neoliberalismo ha traído también la aparición de movimientos sociales que promueven un nacionalismo extremo y que rechazan la diversidad y la tolerancia. La necesidad del cosmopolitismo y los derechos humanos como marco de entendimiento para los movimientos sociales es hoy un elemento crucial para la promoción de una democracia sustancial, en cualquier caso, la calle seguirá siendo protagonista.

Conclusiones

Del mismo modo que la ciudad es algo más que una aglomeración de individuos y edificios, así también la calle es algo más que un espacio de conexión y distribución por el que circulan los vehículos y las personas. La calle es un lugar de encuentro e interacción, y, por lo tanto, su experiencia conlleva un ánimo, un conjunto de actitudes y sentimientos inherentes. La calle es la expresión más vibrante de una sociedad y de su tiempo, es la historia viva.

Pero al ser la calle una circunstancia social, su experiencia debe ser contextualizada entre la modernidad y el capitalismo que dan sentido a las ciudades contemporáneas. La modernidad es vivir entre paradojas y contradicciones, porque al mismo tiempo que contiene una fuerza creativa, así mismo conlleva una fuerza que destruye y deja obsoleto todo a su paso. El capitalismo, por su parte, con su incesante impulso hacia la innovación, es aquello que marca el tiempo que dura lo moderno. Por eso la experiencia de las calles en las ciudades enmarcadas por la modernidad es cíclica, porque el capitalismo arrastra al espacio urbano hacia un proceso de creación y destrucción, para reconfigurar su infraestructura y sus instituciones.

De este modo encontramos tres momentos o etapas que definen la experiencia social de la calle. Una etapa revolucionaria que tiene que ver con una fase de crisis del capitalismo; una etapa de reorganización que tiene que ver con una fase de innovación; y por último una etapa lúdica que corresponde a una fase de maduración económica y asentamiento de las relaciones interpersonales. Estas etapas han estado presentes en todas las ciudades que históricamente han quedado expuestas por la dinámica de la modernización, desde París del siglo XIX, hasta Culiacán del siglo XXI. La cuestión es encontrar la especificidad de cada geografía urbana para determinar cómo se desarrolla cada fase de la modernidad capitalista al interior de sus calles.

En el caso de Culiacán se puede decir que la última crisis urbana estuvo caracterizada por los movimientos es-

tudiantiles de principios de los años setenta del siglo XX, hace ya más de cuatro décadas. A partir de ese momento la ciudad comenzó a experimentar un crecimiento vertiginoso hasta convertirse en una metrópoli global del mundo subdesarrollado. Durante esos años se construyeron nuevos fraccionamientos, estadios deportivos, centros comerciales y se mejoró la infraestructura de transporte con la extensión de vialidades, la remodelación del aeropuerto, y la apertura de una nueva central de autobuses.

El Culiacán de cambio de siglo se convirtió en una ciudad atractiva para el ocio y las actividades lúdicas. La apertura de plazas comerciales, y el rescate de parques y centros deportivos significaron una nueva experiencia recreativa para los ciudadanos. No obstante, con el retraimiento del estado como principal promotor del bienestar, las elites empresariales comenzaron a tomar control sobre la dirección del desarrollo de la ciudad, con lo cual han podido diseñar un tipo de ciudad acorde a sus valores, pero también en beneficio de sus intereses.

Así Culiacán se convirtió en una ciudad de contradicciones. Una metrópoli fragmentada por escenarios de desigualdad, en donde habitan algunas de las familias con los ingresos más altos de todo el país, junto a cientos de personas que cada año llegan a la ciudad desplazados por la violencia del narcotráfico de las zonas serranas de Sinaloa. En los últimos años Culiacán parece haber entrado en una nueva fase convulsiva que empata con una crisis global por la que atraviesa el capitalismo neoliberal. La corrupción, la violencia, las desigualdades económicas, la falta de oportunidades de empleo, y la incapacidad de los diferentes gobiernos para resolver estos problemas, han ocasionado la organización de la ciudadanía y su involucramiento en los asuntos públicos. Ante éste panorama se vuelve necesario continuar el estudio de las nuevas formas de participación ciudadana, con la intención de conocer los alcances que el activismo social en la gestión del desarrollo de Culiacán.

Bibliografía

- Baudelaire, C., (1995) *El pintor de la vida moderna*. España: Murcia.
- Bauman, Z., (2003) *Modernidad Líquida*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Benjamín, W., (1972) *El París del segundo imperio en Baudelaire*. Madrid: Taurus.
- Berman, M., (1982) *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- Bossi, E., (2010) "La calle como escenografía", *Cuadernos*, (39): 33-38 [Enlínea] Argentina, disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/cfhycs/n39/n39a02.pdf> [Consultado el 7 de abril de 2017]
- Burns, A. y W. Mitchell, (1946) *Measuring Business Cycles*. New York: National Bureau of Economic Research.
- Consulta Mitofsky, (2015) "México: confianza en las instituciones 2015" [Enlínea] México, disponible en: http://consulta.mx/index.php/estudios-e-investigaciones/mexicoopina/item/download/415_74d911b5312eeeb1e1b6766bfeb42997 [Consultado el 7 de abril de 2017]
- Fournel, V., (1858) *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*. Paris: Hachette livre.
- Gehl, J., (2014) *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Harvey, D., (2004) *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Editorial Akal.
- Harvey, D., (2013) *Ciudades Rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Editorial Akal.
- Hidalgo, R. y M. Janoschka, (2014) *La ciudad neoliberal: gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*, Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Universidad Autónoma de Madrid [Enlínea] Chile, disponible en: http://contested-cities.net/wp-content/uploads/2014/05/CIUDAD-NEOLIBERAL_1_1_Janoschka_Hidalgo.pdf [Consultado el 7 de abril de 2017]
- Hobsbawm, E., (2007) *La era de la revolución. 1789-1848*. Buenos Aires: Crítica.
- Ibarra, G., (2015) *Culiacán, ciudad del miedo. Urbanización, economía, violencia*. México, D.F., Jorale editores.

Ibarra, J. y N. Díaz, (2015) "Derecho a la revolución. Movilización organizada y sus efectos en el sistema político español" en *Revista Internacionales*, 1(2): 131-159 [En línea] México, disponible en: <http://www.cainternacionales.com/revista/articu-los/vol-1/num-2/Derecho-a-la-revolucion-La-movilizacion-organizada-y-sus-efectos-en-el-sistema-politicoespanol.html> [Consultado el 7 de abril de 2017]

INEGI, (2015) "*Condiciones Socioeconómicas 2015*" [En línea] México, disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/mcs/2015/> [Consultado el 7 de abril de 2017]

Fecha de recepción: 21 de abril de 2017
Fecha de aceptación: 1 de junio de 2017