

quible a mediano plazo. Todo, si nos ceñimos a los prejuicios del profesor-burgomaestre, porque Bogotá debe diferenciarse de otras ciudades del tercer mundo. En un tono similar y diferente a éste, el sucesor del magistrado académico esbozó una reingeniería del tráfico pesado de las mayorías. La tiñó de progreso milenario al dar a su proyecto el nombre de *Transmilenio*: una renovación sublime del parque automotor pesado, de sus viaductos y de sus reglas de juego, acechada por el espectro brasileño de Curitiba, ciudad-modelo en cuanto al tráfico de estos vehículos gigantes del combustible fósil.

La consideración estética y frívola que condena los carros de pedal habría contado, quizás, con el respaldo de esos antípodas de la fachada estéticamente aceptable de lo moderno, los desesperanzados o esperanzados huérfanos de toda promoción: al fin y al cabo sólo unos cuantos de ellos habrían podido ser exaltados a pilotos de pedal. En dicho caso habríamos asistido a inevitables relanzamientos de lo pintoresco, a nuevas escenas originales de lo moderno, a escenarios imprevistos del atraco y su amable duplicación limosnera: «Vehículo con caja de seguridad. El conductor no sabe la clave»: al leer esto en la pared de un bus recuerdo algo que estas páginas olvidan: el vehículo asaltado. Doble colosal y siniestro de un previo desdoblamiento: el de las relaciones públicas transformadas en eventos de vendedores-limosneros, contrapunto manierista en pugna con la no menos contorsionada línea melódica de los protocolos de alcaldes y funcionarios. Estos se ven atados a una versión canónica, pesada y gigante de lo sublime, enemiga de la volatilidad pintoresca de un país cuyas vetas grotescas o poco amaestradas se pretende erradicar por decreto. No obstante, se conserva cierta volatilidad: la de las bicicletas que la alcaldía promueve ahora, al lado de su milenario proyecto de transporte masivo, mediante el trazo de ciclorrutas que señalan al ciudadano la conveniencia de pedalear en bicicletas propias o alquiladas como aquéllas que —durante una jornada en la cual, siguiendo el ejemplo de algunas ciudades europeas, el alcalde determina dar oxígeno a la ciudad— se ofrecen como opción al ciudadano amarrado al automotor de su propiedad. Pedaleo, sí, pero asociado al espectro de Amsterdam y desafiliado del de Bangkok (nada de carros de pedal). Los medios citan frases del magistrado fascinado con la ciudad holandesa. Ya su antecesor había dado aquí el paso precursor, al transformar los viaductos durante los fines de semana, convirtiéndolos en santuario policlasista proscrito a los automotores, en territorio transitoriamente monopolizado por el ciudadano pedestre, patinador o ciclero. El rechazo a los carros de pedal revelaría aquí una osificada oposición entre vehículos de la jornada y velocípedos del ocio, rela-

tivamente cuestionada por el magistrado actual –¡oh ironía!– poco o nada dado a las audacias de lo alternativo.

El alcalde de *Transmilenio* pone en marcha proyectos de recuperación del espacio público entre los cuales cabe destacar la erradicación de grandes sectores ocupados por vendedores ambulantes; su cometido es convertir en parques ciertos sectores peligrosos y deprimidos del centro de la ciudad («recuperarlos»). Al momento de escribir estas líneas esta política arroja un saldo considerable en materia de destrozos y heridos graves, secuela de las protestas que la reubicación suscita entre ambulantes y «recicladores» (la versión colombiana y contemporánea del *rag-picker* decimonónico). También por estos días la modesta imitación caleña de estas reubicaciones se ve acompañada de similares y violentos disturbios.

Estas iniciativas recuerdan al barón de Haussmann, cuyo trazado del París decimonónico fuera considerado por Walter Benjamin como un embellecimiento estratégico, igualmente dirigido a desterrar los escenarios siniestros de lo grotesco-pintoresco. La sublimidad de los bulevares parisinos expresa una política cuyas repeticiones tercermundistas reiteran que el vendedor de chucherías no es más que un remanente malquerido de una ciudad que crece. Muchos aplauden esta modalidad de urbanismo. Es así como la fama de despótico que rodea al magistrado bogotano, blanco de muchas críticas que apuntan a su insensibilidad social, resulta rápidamente contrarrestada por algunos medios que lo proponen como hombre del año y burgomaestre de los pobres al resaltar cómo, aparte de su diseño de una ciudad más amplia en los sectores del lujo, «desmarginaliza» 351 barrios o dota de acueducto al 100% de la población. Se mencionan, entre otros, 1400 indigentes «reincorporados» mediante empleos generados por los proyectos del municipio (C. noviembre 29/99). El vendedor-pordiosero, el ambulante de carne y hueso se borra o reduce mediante una cifra.

Pero otro tanto sucede con unas élites cuyo alcalde interpela acerca de los efectos contaminadores de su parque automotor: se citan entonces las bendiciones de la jornada que prohíbe el tránsito de vehículos privados en términos de diversas cifras relativas a galones y toneladas de residuos tóxicos que dejarán de ser arrojados en el entorno urbano y su *hinterland*. Las resistencias hacia las políticas municipales por parte de los propietarios de automotores mortificados por la restricción del tráfico duplican en la cúspide las reacciones beligerantes e impotentes de los ambulantes en la base de la pirámide, expulsados de ciertos territorios ciudadanos. Las dos reacciones remiten a un tronco común: ese *shock* originario del número o la estadística del cual emerge la ciudad de masas latinoamericana carac-

terizada por José Luis Romero. La marginalidad urbana aquí descrita puede considerarse como un atavismo que hoy vuelve a proliferar en las ciudades del continente, palmo a palmo con el mundo barroco de relaciones públicas de sus élites. Estas líneas presentan una sucinta y parcial actualización de lo dicho sobre el asunto, hace varias décadas, por el agudo historiador argentino. Encontramos, una vez más, en las postrimerías del siglo XX, cómo algunos rituales del vendedor ambulante realizan un desdoblamiento pintoresco/siniestro del protocolo barroco de las relaciones públicas inherentes a un elitismo gobernado por la estadística.



La ciudad Neza York. D.F. México. Foto: Carles Feixa



La Tiburonera como Madame Pompadour. Veracruz. Foto: Juan Antonio Flores