FAU
UCV

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017

V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN
DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA
CARLOS RAÚL VILLANUEVA

XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN
DEL INSTITUTO DE DESARROLLO
EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN

50 ANIVERSARIO
Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN
DEL INSTITUTO DE URBANISMO

MEMORIAS

FFab
ATELIER·CASA
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530
ISBN: 978-980-00-2879-7
R.I.F.: G-20000062-7

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

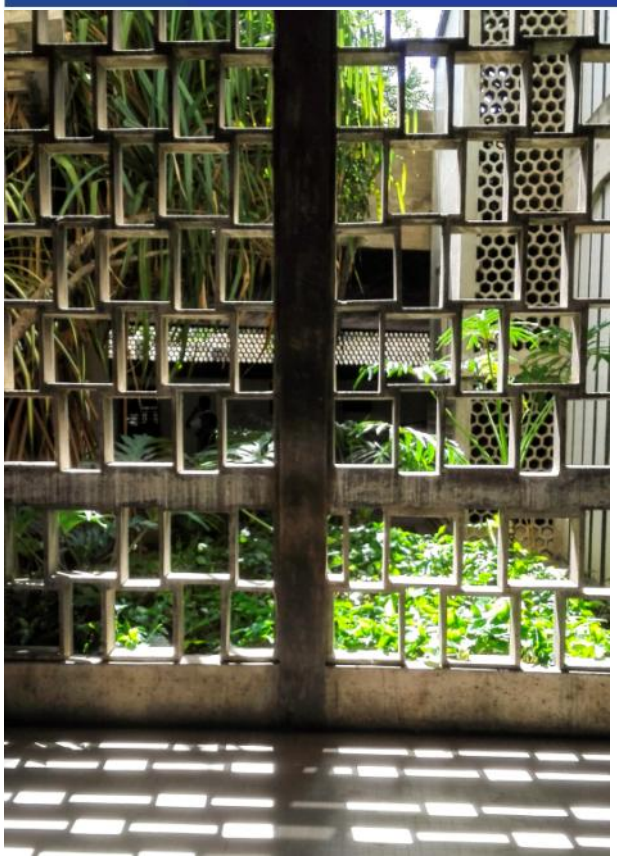
TRIENAL DE INVESTIGACIÓN

FAU 2017

V Jornadas de Investigación
de la **Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva**

XXXV Jornadas de Investigación
del **Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción**

50 Aniversario y Jornadas de Investigación
del **Instituto de Urbanismo**



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA

Cecilia García Arocha
Rectora

Nicolás Bianco
Vicerrector Académico

Bernardo Méndez
Vicerrector Administrativo

Amalio Belmonte
Secretario

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

Gustavo Izaguirre
Decano

Ariadna Santacruz
Directora de la Escuela Carlos Raúl Villanueva

Geovanni Siem
Director del Instituto para el Desarrollo Experimental de la Construcción

Yelitza Mendoza
Directora del Instituto de Urbanismo

Idalberto Águila
Coordinador de Estudios de Postgrados

Pedro Franco
Coordinador de Docencia

Hernán Zamora
Coordinador de Investigación

María Victoria Saavedra
Coordinadora de Extensión

Luis Felipe Zamora
Coordinador de Administración

COMITÉ EDITORIAL EDICIONES FAU UCV

Azier Calvo
Coordinador

Michela Baldi
Mayoira Flores
Iván González Viso
Beatriz Hernández
Maya Suárez
Marta Vallmitjana
Desireé Méndez

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017

Gustavo Izaguirre
Presidente

Hernán Zamora
Presidente ejecutivo

Comité ejecutivo

Ariadna Santa Cruz
Geovanni Siem
Yelitza Mendoza
Idalberto Águila
Luis Polito
María Victoria Saavedra
Luis Felipe Zamora

Comisiones

Científica
Beatriz Hernández, Rosario Salazar, Benjamín Martín, Francisco Pérez Gallego

Planificación y gestión
María Elena Hernández, Beverly Hernández, Pavelyn Márquez

Recursos y servicios informáticos
Atilio Villegas, Félix Velásquez, Ronald Martínez, Larry Pérez

Publicación
Mayoira Flores

Medios y promoción
Argenis Lugo, Edmundo Ramos, Mario Peñaloza, Miguel Feijoo

Secretaría
Miriam Oropeza

La Trienal de Investigación FAU 2017 es un evento organizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Central de Venezuela, por el que se convoca a docentes, investigadores, estudiantes, profesionales y público en general, para intercambiar y reflexionar experiencias de investigación sobre temas de actualidad, vinculados con el pensamiento y la práctica de la arquitectura y el urbanismo.

Esta edición de la Trienal de Investigación FAU 2017 reúne un conjunto de artículos arbitrados de investigadores que respondieron a la convocatoria de tres eventos simultáneos: las V Jornadas de Investigación de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva; las XXXV Jornadas de Investigación del Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción, IDEC y las Jornadas de Investigación del Instituto de Urbanismo, IU.

En homenaje al 50 aniversario del Instituto de Urbanismo y los 450 años de Caracas, la FAU.UCV ofrece en acceso libre y disponible para descarga gratuita este libro **Memorias de la Trienal FAU 2017**.

De esa manera, desde la Ciudad Universitaria de Caracas, declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, damos testimonio de la perseverancia de la Universidad Central de Venezuela, próxima a cumplir 300 años formando talento para la humanidad.

PRODUCCIÓN EDITORIAL

Coordinador: Hernán Zamora
Producción editorial: Mayoira Flores
Corrección de textos: María Enriqueta Gallegos
Diseño de imagen de la Trienal: Maya Suárez
Diagramación: Hernán Zamora
Programación del formato digital: Mario Peñaloza
Fotografías: Nathalie Naranjo

© Ediciones FAU.UCV, 2017
De las fotografías: © Nathalie Naranjo

Caracas, Venezuela
RIF. G-20000062-7
Depósito legal: DC2017002530
ISBN: 978-980-00-2879-7

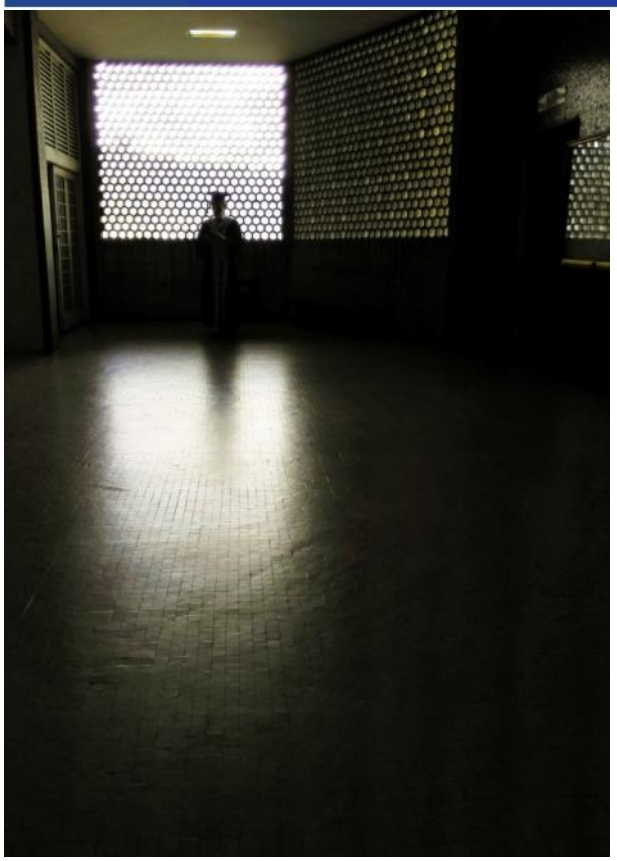
EDICIONES DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
Universidad Central de Venezuela
Av. Carlos Raúl Villanueva
Edf. Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Planta Baja, Los Chaguaramos, Caracas, 1040
Apartado Postal 40362
Teléfonos:
+58 212 6051920 / 6052094
E-mail: ediciones@fau.ucv.ve
Sites:
www.fau.ucv.ve;
http://trienal.fau.ucv.ve/

ÁRBITROS

Águila, Idalberto
Amaya, Florinda
Anzola, Oscar
Aponte, Edgar
Aponte, Freddy
Bencomo, Carolina
Blondet, José Enrique
Capra, Fabio
Caricatto, Javier
Cerisola, Javier
Chacón, José Luis
Chávez, Moisés
Collell, María Eugenia
Contreras, Elynayohec
Coss, Aguedita
De Freitas, Julio
De Lisio, Antonio
Delgado-Linero, Manuel
Escalona, María del Socorro
Fato, Ana Elisa
Fermín, Ramón
Fernández, Marina
Franco, Pedro
Galíndez, Jesús
Gómez, José Humberto
González, Alejandra
González, Iván
González, María Zuleny
Hernández, María Elena
Hernández, Beatriz
Herrera, Celia
Hippolyte, Pedro Luis
Izaguirre, Gustavo
Jaua, María Fernanda
Knudsen, Poul
Lameda, Hernán
Landa, Izaskun
Linda, Mark
López Villa, Manuel
Lorenzo, Ernesto
Machado, Carmenofelia
Marinilli, Angelo
Márquez, Pavelyn
Martin Frechilla, Juan José
Martín, Benjamín
Martín, Yuraima
Mavarez, Yxenia
Mendoza, Yelitza
Meza, Beatriz
Molina, Pablo
Mujica, Viviana
Naranjo, Nathalie
Olaizola, Carlos
Ontiveros, Teresa
Pantin, Juan Vicente
Parra, Melissa
Peña, María Isabel
Pérez Gallego, Francisco
Pérez Le Ray, Valérie
Polito, Luis
Pulido, Gabriela
Rauseo, Newton
Regalado, Ingrid
Rodríguez, Claudia
Rosales, Luis
Rosas, Iris
Salazar, Rosario
Samsone, Sonia
Sánchez, Isabelle
Santacruz, Ariadna
Semeco, Ana
Siem, Geovanni
Sosa, María Eugenia
Suárez, Javier
Tineo, Rebeca
Torres, Hilda
Tovar, Carolina
Velasco, Rebeca
Vicente, Henry
Villalobos, Eugenia
Yépez, Glenda

Este libro, Memorias de la Trienal de Investigación FAU 2017, se ha realizado gracias al apoyo financiero de la **Fundación Fondo Andrés Bello** y de la empresa **Atelier Casa**.

La Facultad de Arquitectura y Urbanismo expresa su agradecimiento a todas las personas que actuaron como árbitros, a los colaboradores en esta edición y, muy especialmente, a todos los investigadores que ofrecieron los productos de su trabajo.



TRIENAL FAU 2017: DESENCUENTRO Y PERSEVERANCIA

Durante el año de celebración del 75 Aniversario de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, en 2016, nos planteamos que para esta 4ta edición de la Trienal de Investigación FAU tratáramos algunos aspectos interesantes que tuvieran que ver con las ciudades, los lugares aprendidos entre migraciones y desencuentros, tomando como idea central, justamente, *puentes entre horizontes:* «*En especial, queremos saber de aquellos horizontes que un día traerán quienes se fueron; los que ven quienes se han separado; los que presienten quienes callan. Queremos conocer los trozos de ciudad que sus ojos aprehendieron; las formas que intuyeron; las estancias donde se intentaron. Queremos ensamblar puentes de palabras para que puedan retornar, unos a otros. Queremos que sepan que desde estas sombras, cada día, nos esmeramos en abrir una nueva ventana, una nueva puerta; porque sabemos que nuestras calles serán otras, mejores, cuando cruzando alguna de ellas, nos volvamos a saludar.*»

Nos motivaba celebrar el 50 aniversario del Instituto de Urbanismo, aprovechar el 450 aniversario de la Fundación de la Ciudad de Santiago de León de Caracas el 25 de Julio, así como tomar en cuenta las consideraciones respecto a la mitigación de riesgo en el proyecto y construcción de edificaciones cumpliéndose 50 años del terremoto que estremeció a esta ciudad en 1967. Pensamos que esta convocatoria reuniera una comunidad de invitados y asistentes para que pudiésemos reflexionar lo arquitectónico y lo urbano desde las personas que hacen de su cotidianidad y memoria *puentes entre horizontes*.

Este llamado logró que más de medio centenar de proyectos desarrollados en los cursos e investigaciones de nuestra Facultad y en otras instituciones académicas, nacionales e internacionales, se presentasen y fuesen aprobados por el Comité Científico, y se incluyesen en las V Jornadas de Investigación de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, la Jornadas de Investigación del Instituto de Urbanismo y en las XXXV Jornadas de Investigación del Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción.

Aspirábamos a realizar seis conferencias magistrales con temas que abarcaran todas las Áreas Temáticas de generación de conocimientos en la FAU. Procurábamos un retrato del camino recorrido en materia de investigación urbana en Venezuela destacando esfuerzos internos desde la academia, desde las instituciones del país y los apoyos internacionales, reconociéndola como un campo transversal, interdisciplinario y transdisciplinario en la generación de conocimientos. Igualmente importarte era abordar el tema de la ciudad desde la experiencia de investigar áreas potencialmente desarrollables en zonas de barrios, así como experiencias trazando nuevas formas de leer y entender el espacio público desde los niños, los jóvenes y los adolecente del país; con las cuales reforzar métodos de investigación que involucran directamente al ciudadano en la transformación de su entorno.

Todas las actividades planificadas y desarrolladas para la realización de la Trienal de Investigación de la FAU se afectaron desde el 28 de marzo con «*...el proceso de demolición del modelo de Estado Republicano y rompiendo el orden constitucional ejecutado por el Tribunal Supremo de Justicia...»* (CU.UCV, 01/04/2017). A los pocos días el Presidente de la República ejecutó una nueva acción en contra de la Constitución Nacional, con la cual trasgredió *«...los artículos 5 y 347 de la Constitución al usurpar el poder originario que corresponde exclusivamente al pueblo y el derecho que tiene el electorado al sufragio de manera directa, universal y secreta...»* (Resolución 1047 del CU.UCV, 10/05/2017). Esas acciones del régimen contra la Constitución y el país perturbaron la vida cotidiana de todos y promovieron una rápida reacción de todas las instituciones libres y de toda la ciudadanía por la defensa de nuestra *Carta Magna*. Hechos de protestas sucedieron en todas las ciudades de Venezuela por más de cinco meses, con muy lamentables pérdidas de vidas humanas y materiales.

No obstante a eso, y a que tuvimos que suspender las exposiciones y debates, recibimos estupendos trabajos que fueron arbitrados por el Comité Científico de la Trienal de Investigación FAU2017. En el libro de Memorias que aquí presentamos

se incluyen los artículos que fueron evaluados y aprobados para la divulgación y conocimiento de todos.

También, en compensación por no haber podido lograr las charlas magistrales, las disertaciones y debates de los invitados nacionales y extranjeros, durante este año 2018 y parte del próximo nos proponemos realizar micros, ensayos o teleconferencias que aspiramos ofrecer a través de nuestra página web fau.ucv.ve. y del Repositorio Institucional de la UCV saber.ucv.ve.

Este esfuerzo, que comenzó la Facultad de Arquitectura en 2008 con las primeras Jornadas de Investigación FAU y posteriormente 2011, 2014 y 2017, con las Trienales de Investigación FAU, nos permite concretar y dar cuenta sobre las experiencias de producción de conocimientos en nuestra disciplina. En esta oportunidad se recibieron 145 resúmenes; de los cuales, luego de la primera evaluación, se recibieron 82 artículos extensos para ser arbitrados en una segunda fase; resultando aprobados 59 artículos que son los que están incluidos en este libro de Memorias de la TIFAU2017. El Comité Científico procesó la evaluación y autorizó su publicación, distribuidos de la siguiente forma:

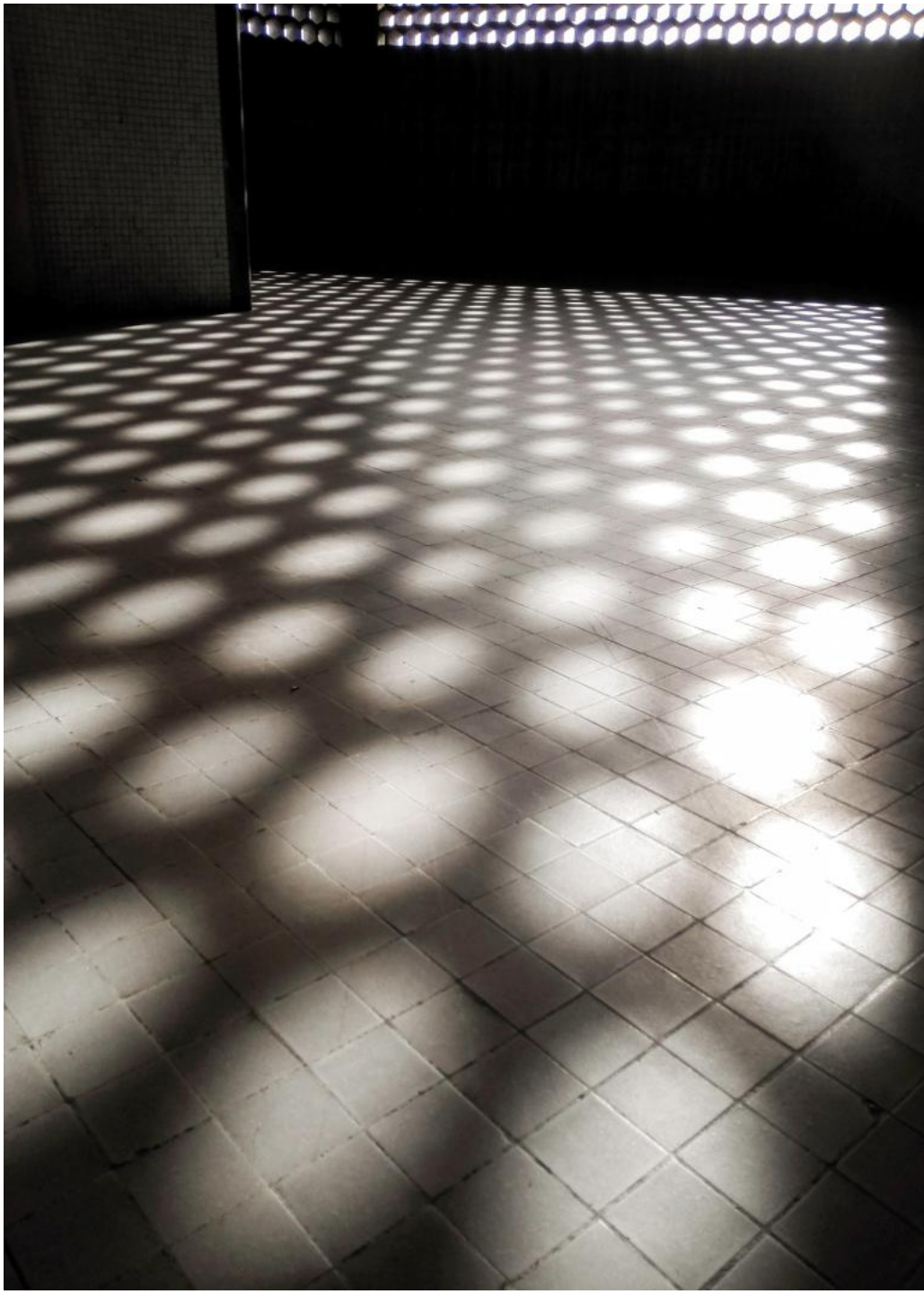
Área Temática	Resúmenes recibidos	Extensos recibidos	Extensos aprobados
Ambiente y Sostenibilidad	17	11	7
Ciudad y Sociedad	61	30	20
Historia y Patrimonio	29	20	14
Informática y Representación Gráfica	4	3	2
Tecnología Constructiva	10	6	5
Teoría y Proyectación Arquitectónica	24	12	11
Totales	**145**	**82**	**59**

Esperamos que gracias a la Trienal de Investigación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo 2017 el aporte de toda esta información, disponible a través de la web, sea de provecho intelectual para nuestros profesores y estudiantes de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, de los Institutos, Centros de Investigación y de nuestros cursos de Postgrados; que los motive a continuar trabando en su formación y producción de saberes; que intensifique sus ánimos para participar, consultar y disfrutar del conocimiento, la Arquitectura y el Urbanismo. Y que ello también sea así para los otros académicos y estudiantes de universidades nacionales y de otras latitudes; así como para todo público interesado en los resultados y avances de las investigaciones presentadas desde la UCV. Nos ayuda a perseverar y resistir el hecho de saber que desde nuestra Facultad se está aportando a la sociedad, a través de la generación y divulgación

de conocimientos y de la formación de talentos, para trabajar, cooperar, crear, unidos, e influir en el desarrollo de los grandes retos del país y del mundo, misión esencial de nuestra Universidad Central de Venezuela; con el propósito de reenfocar el futuro y lograr una mejor construcción de él, desde ahora.

Gustavo Izaguirre Luna
Decano

ÁREAS TEMÁTICAS



Las áreas temáticas en las que se agrupan las investigaciones, se identifican y conceptualizan como sigue:

Ambiente y sostenibilidad

Ante el carácter transformador de la Arquitectura en su relación con el ambiente en el cual se inserta —y su incidencia en la calidad de la vida de quienes lo habitan—, se propone sostener la coexistencia e interacción del hecho arquitectónico con su contexto sociofísico y responder así a las necesidades humanas actuales, garantizando la subsistencia de las generaciones futuras.

Ciudad y sociedad

El fenómeno urbano visto como un todo que comprende procesos dinámicos de naturaleza física, económica y social, de cuya irresoluta imbricación forman parte tanto las manifestaciones arquitectónicas como las actividades y funciones de lo cotidiano como elementos fundamentales.

Historia y patrimonio

La variable histórica vista como eje fundamental de análisis en la evolución de las disciplinas arquitectónicas y urbanísticas, comprometidas con la preservación de las distintas manifestaciones de estos campos que hemos heredado del pasado y que constituyen, en el presente, elementos patrimoniales invaluables.

Informática y representación gráfica

Contempla los aspectos de modelado y visualización arquitectónica, desde las especulaciones básicas en lo referente al uso del CAD en imágenes que buscan niveles de realismo como eje de la producción digital, hasta la utilización de la Internet como una nueva herramienta de narrativa visual del discurso Arquitectónico y de Ciudad

Tecnología constructiva

Incorpora todas las investigaciones relacionadas con la innovación y el desarrollo tecnológico, los materiales de construcción, los sistemas y aspectos constructivos, los sistema de gestión de la construcción, los estudio de fallos, defectos y patologías en la construcción, además de calidad de la construcción, construcción sostenible (ecoconstrucción), habitabilidad y edificaciones energéticamente eficientes, entre otros.

Teoría y proyectación arquitectónica

Definida para recoger la reflexión implícita en la actividad docente y profesional vinculada con el proyecto arquitectónico, donde la búsqueda paciente de quienes la realizan puede ser registrada con un mínimo de rigor y sistematicidad. Abre la oportunidad de reunir diversos productos en los cuales el análisis crítico es utilizado como herramienta fundamental para aproximarse, de manera integral, a la obra edificada o proyectada, a los temas que signan el actuar de un arquitecto o a la comprensión cabal del contexto en el que todo esto sucede.

MEMORIAS DE LA TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
ÍNDICE DE ARTÍCULOS POR ÁREA TEMÁTICA

Área temática: **Ambiente y sostenibilidad**

AS-01 **Diagnóstico y variables para una gestión integral del riesgo en la comunidad de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo**
Yoisy C. Rangel G, Beatriz Hernández y Eugenia Villalobos

AS-02 **El Club de Roma, aportes para el desarrollo. Una historiografía de su obra publicada**
Jorge Luis Casique Torres

AS-03 **Herramientas de evaluación del potencial energético y optimización solar en el planeamiento de las áreas urbanas**
Nersa Gómez, Ester Higueras y Mercedes Ferrer y Arroyo

AS-04 **Evaluación del riesgo por movimientos en masa. Instrumento para la planificación y gestión urbana en zonas de barrios autoproducidos de Caracas**
Carlos Padrón Chacón

AS-05 **Acercamiento metodológico al concepto de vivienda multifamiliar productiva de bajo costo**
Eliana Ramírez, Beatriz Hernández y Beverly Hernández

AS-06 **Estudio de vulnerabilidad urbana en zonas de desarrollo controlado y no controlado: sector Av. Sucre de Los Dos Caminos**
Carlos Urdaneta Troconis

AS-07 **Mutación del espacio público en asentamientos populares. Maracaibo, Venezuela**
Tomás Pérez Valecillos y César Castellano

Área temática: **Ciudad y sociedad**

CS-01 **La cosa caraqueña por excelencia: estudio antropológico de la montaña el Ávila como símbolo de la ciudad**
Manuel D´Hers Del Pozo

CS-02 **El proceso de apropiación del espacio en los desarrollos espontáneos, Mérida-Venezuela**
Ramiro Prato Vicuña

CS-03 **Guía de diseño de mobiliario urbano para entrenamiento físico, con base en tendencias y características del espacio público en Venezuela**
Viviana Moreno Troconis

CS-04 **La táctica urbana en el intersticio como articuladora de ciudad**
Teresa García Alcaraz

CS-05 **Ciudad, paisaje e identidad: imagen urbana de la ciudad de Maracay**
Aliz Mena

CS-06 **Crecimiento de la mancha urbana en la periferia de Caracas entre 2010 y 2016**
Fabio Capra Ribeiro e Isabel Yacot

CS-07 **Actualización sobre la megalópolis del centro-norte de Venezuela**
Fabio Capra Ribeiro

CS-08 **Urbanización y Migración. Caracas en la modernidad**
Newton Rauseo

CS-09 **Consideraciones en torno a la competencia de coordinación y planificación urbana y urbanística del área metropolitana de Caracas**
Zulma Bolívar, Carlos Urdaneta Troconis y Cristhian Tavera

CS-10 **Sostenibilidad urbana como tema en la formación del arquitecto**
María Eugenia Collell Schnaidt

CS-11 **La imagen de la ciudad: percepción y devaneo. Bachelard y las provocaciones de la imaginación**
Erika Alezard

CS-12 **Ocupación sistemática de la acera**
Nathalie Naranjo

CS-13 **Migración y crecimiento poblacional entre 1995 y 2015 en Playa del Carmen, México**
Manuel Gerardo Delgado-Linero

CS-14 **Normativa para el equipamiento urbano en Venezuela. Referencias teóricas y análisis de instrumentos. Avances de investigación**
Hilda Torres Mier y Terán

CS-15 **Derecho a la Ciudad: reconstrucción del imaginario urbano**
Yelitza Mendoza Andrade

CS-16 **Transgresiones urbano arquitectónicas: una aproximación sobre la ciudad y la arquitectura en Caracas**
Rafael Juan Machado Gámez

CS-17 **Ser, estar, pensar la ciudad: intervalo para la gestión de la vida urbana local**
Argentina Morúa

CS-18 **Caracas a pedal: aportes para un cambio en la movilidad urbana caraqueña**
Yunitza Dávila, Zulma Bolívar y Cruz Criollo

CS-19 **Un nuevo abanico de espacios públicos informales en Caracas**
María Isabel Peña

CS-20 **Influencias de la inseguridad sobre la cohesión social: reflexiones teóricas sobre el espacio público**
Pavelyn Márquez Guerra

Área temática: **Historia y patrimonio**

HP-01 **Villanueva y el Pabellón de Venezuela en la Expo '67: una obra de arte total**
Moisés Chávez

HP-02 **La Caracas de Rafael Seijas Cook "el arquitecto-poeta"**
Beatriz Meza Suinaga

HP-03 **La Real Compañía Guipuzcoana: arquitecturas en red**
Lorenzo González Casas y Orlando Marín Castañeda

HP-04 **Los servicios de alojamiento en Maracaibo, Venezuela: 1830-1920**
Ismar Millano y Pedro López

HP-05 **Orígenes de la Avenida Bella Vista en Maracaibo. La "nueva ciudad" de finales del siglo XIX**
Javier Suarez Acosta

HP-06 **El Ejército Nacional y la integración territorial en Venezuela: cuarteles y carreteras, 1908-1935**
Ana Elisa Fato Osorio

HP-07 **Caracas entre 1830 y 1858: fragmentos de modernización**
Izaskun Landa

HP-08 **Cuatro historiadores, cuatro aproximaciones a la historia de la arquitectura contemporánea: Zevi, Tafuri, Jencks y Frampton**
Hernán Lameda Luna

HP-09 **El mosaico mural vítreo en el edificio moderno caraqueño**
Blanca Rivero

HP-10 **Juan Hurtado Manrique: ingeniero de formación, arquitecto de profesión**
Francisco Pérez Gallego

HP-11 **Clifford Charles Wendehack: transferencias culturales del "american way of life" en Caracas**
Francisco Pérez Gallego

HP-12 **Iglesia de las Siervas del Santísimo de Caracas: enlaces entre lugares y tiempos lejanos**
Francisco Pérez Gallego

HP-13 **Consideraciones teóricas y metodológicas sobre la experiencia de aprendizaje inicial de la historia del arte, la arquitectura y el diseño**
Heidelyn Díaz

HP-14 **Actuaciones Territoriales en las Cercanías de Caracas entre 1830 y 1858**
Izaskun Landa

Área temática: **Informática y representación gráfica**

IRG-01 **Representación gráfica de arquitectura, ciudad y territorio: corpus de la revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela**
María Zuleny González Herrera

IRG-02 **La representación gráfica en la Escuela de Arquitectura UCV: un enfoque desde los Planes de Estudios (1941-1974)**
María Zuleny González Herrera

Área temática: **Tecnología constructiva**

TC-01 **Evaluación probabilística de la condición "columna fuerte viga débil"**
Angelo Marinilli

TC-02 **Aspectos a considerar en el análisis por desempeño de edificaciones multifamiliares aporticadas de baja altura de acero estructural con crecimiento progresivo**
Sigfrido Loges

TC-03 **Viviendas multifamiliares de desarrollo progresivo. Un ejemplo de vivienda flexible**
Beverly Hernández

TC-04 **Sobre alambres, torones, cables y puentes colgantes en acero. Rastreando cursos de acción, asociaciones y traducciones desde la ontología del actante rizoma (OAR)**
Alejandra González

TC-05 **Presente y futuro de la tecnología del concreto. La experiencia del IDEC**
Idalberto Águila

Área temática: **Teoría y proyectación arquitectónica**

TPA-01 **Evolución del cuerpo de conocimiento del Project Management Institute (PMI): permeando rasgos interpretativos**
Eugenia Villalobos

TPA-02 **Mario Romañach. El arquitecto cubano que sirvió de puente entre Pensilvania y Caracas**
Carlos Olaizola

TPA-03 **Actualidad de la arquitectura de hospitales en Latinoamérica**
Sonia Cedres

TPA-04 **Estudio de las estrategias compositivas de las fachadas del Palacio Arzobispal de Mérida: una propuesta de análisis crítico**
Ángel Domingo Montilla

TPA-05 **Geometrías colaborativas: sobre metamodernidad y el Proyecto Colectivo de Miguel Braceli**
Manuel Vásquez-Ortega

TPA-06 **Verdad, arbitrariedad y tradición**
Luis Polito

TPA-07 **Hacia la teoría Arte+Arquitectura. Dinámica y Naturaleza de la relación entre Arte y Arquitectura**
José Luis Chacón

TPA-08 **Arquitectura emocional a través de la narrativa cinematográfica. Sinergias entre arquitectura y cine**
María Vera Paparoni

TPA-09 **La reconstrucción como proyecto. Proceso y concepción de la arquitectura moderna en Latinoamérica**
Ramón Fermín

TPA-10 **Re-diseño de los ranchos del barrios en Caracas**
Javier Caricatto

TPA-11 **El aprendizaje del arquitecto y el conocimiento sensible en el contexto académico de la EACRV FAU UCV**
María Elena Hernández

TRIENAL DE
INVESTIGACIÓN
FAU 2017

FAU
UCV

CIUDAD Y SOCIEDAD

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-01

LA COSA CARAQUEÑA POR EXCELENCIA: ESTUDIO ANTROPOLÓGICO DE LA MONTAÑA EL ÁVILA COMO SÍMBOLO DE LA CIUDAD

Manuel D´Hers Del Pozo
Escuela de Antropología, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UCV.
manuchente@gmail.com

RESUMEN

Los individuos que habitan la ciudad de Caracas parecen encontrarse curiosamente ensimismados por un elemento de la naturaleza que inevitablemente define su paisaje urbano. El Ávila, también llamado Waraira Repano, es la montaña ubicada al norte de la capital venezolana que resulta ser objeto de admiración. Así pues, entre los urbanistas y la silueta verde que se divisa en el horizonte, hay una estrecha relación que los individuos han construido. De modo tal que la intención de este trabajo es llevar a cabo una investigación de carácter exploratorio a través de un estudio de los imaginarios que elaboran 12 informantes clave habitantes de Caracas, como dispositivos que contribuyen a la conformación de nuestra identidad territorial, legitimando a la montaña como símbolo representativo de la misma. Para ello nos enfocamos en transitar por la senda de lo cualitativo, partiendo del método etnográfico, buscando concentrarnos en la recolección de información, según nuestra principal herramienta: la entrevista, logrando así obtener las respectivas narraciones subjetivas, como también las imágenes que surgen de la cotidianidad, referentes a la montaña el Ávila. Finalmente, nuestros resultados giran en torno a la idea de que el Ávila constituye de manera clara un símbolo indispensable en la construcción social y cultural del gentilicio caraqueño, hasta el punto en que Caracas no puede ser pensada sin el Ávila, como tampoco el Ávila puede ser pensada sin Caracas.

Palabras clave: imaginarios, identidad territorial, símbolo, antropología de la ciudad.

INTRODUCCIÓN

Se podría aseverar que son pocas ciudades en el mundo que encuentran en su horizonte un contraste entre el espacio natural y el espacio urbano tan armonioso como el que presenta la ciudad de Caracas. Se nos viene a la mente grandes ciudades como la de Londres, cuyo imaginario no podría concebirse sin su río Támesis, o la reconocida París, que también cuenta con un río llamado el Sena. Estos ríos representan espacios emblemáticos para las poblaciones que habitan dichas ciudades, ya sea porque implicaron ser espacios de encuentro, ya sea también de representación de sus urbes (plasmados en célebres lienzos de distintos artistas). No obstante, a pesar de que estos elementos de la naturaleza tengan una particular presencia en las identidades territoriales, los grandes protagonistas que se muestran como íconos de Londres y París no son otros que "macroartefactos", es decir, grandes monumentos construidos por las manos de los seres humanos (*cfr.* Navarrete, 2010), siendo estos los que verdaderamente resaltan como símbolos representativos de sus territorios urbanos. Este es un contexto que se repite en la gran mayoría de las grandes ciudades, con muy pocas excepciones, donde encontramos ciudades como Ciudad del Cabo en Sudáfrica, donde la ciudad se encuentra asentada a las faldas de la montaña de la Mesa, imagen emblemática, que por demás figura en la bandera de la ciudad; Río de Janeiro en Brasil, la cual presenta una atractiva combinación entre los elementos de la naturaleza como son los relieves denominados morros, los cuales tienen distintos nombres, siendo los más conocidos Pan de Azúcar y el Parque Nacional Tijuca; y finalmente, nuestra capital: Caracas acompañada de su montaña el Ávila.

Consideramos que la ciudad de Caracas goza de un escenario privilegiado desde el punto de vista geográfico, no solamente por su clima o su centralidad, sino también por ser un valle, el cual permite al espacio urbano mantener un paisaje lleno de verdor y más allá de las diversas utilidades que el ciudadano le encuentra a sus cerros, existe un valor emocional y afectivo para sus ciudadanos, que se expresa en sus múltiples narraciones y discursos. Es por ello que bajo esta premisa decidimos llevar a cabo una investigación exploratoria de corte cualitativo, que nos permite puntualizar y analizar la importancia antropológica de la montaña, como una construcción simbólica para la ciudad de Caracas, a partir de un estudio de los imaginarios, el cual parte concretamente del contacto directo con nuestros 12 informantes clave, quienes nos proporcionaron los datos necesarios a partir de nuestra principal herramienta, la entrevista. Así mismo, es necesario aclarar que este artículo es solo una parte de una investigación más amplia, el cual resultó ser un trabajo final de grado para optar al título de antropólogo. En consecuencia, las siguientes líneas se enmarcan en un estudio de *antropología de la ciudad,* propuesta elaborada por el antropólogo sueco Ulf Hannerz (1986), el cual busca dar un giro en la perspectiva sobre cómo entender los fenómenos sociales dentro de la ciudad, más específicamente, analizando a la ciudad no como un mero escenario de la complejidad social, sino más bien como su objeto de estudio y coautor de dicha complejidad. De modo que comprendamos a Caracas y sus elementos como un agente productor de sentido, de mensajes, de imágenes y representaciones sobre el cual nos concentraremos y basaremos nuestra investigación.

Entonces, en primer lugar, conseguiremos un punto inicial donde buscamos entender teóricamente qué es la ciudad y qué significa hablar de imaginarios urbanos, seguido de una aclaración metodológica sobre cómo operamos en la recolección y análisis de nuestros datos. Posteriormente, emprendemos una interpretación de los datos que diseccionamos en tres resumidos bloques: *La montaña imaginada, La montaña sagrada* y finalmente *La montaña como símbolo*, que busca ir excavando de lo superficial a lo profundo de nuestros imaginarios con la finalidad de puntualizar para así visibilizar, que si bien es necesario e importante conocer datos sobre cuántas aves anidan en los árboles del Ávila o indagar en diversidad botánica que existe en su extensión, es también preponderante y prioritario que la ciudad y

sus moradores asimilen el valor social, cultural y simbólico que la montaña esconde, que siempre manifestamos probablemente de manera inconsciente, pero que resulta ser un símbolo indiscutible de nuestra identidad urbana. Dicho esto, es momento de invitarlos, a ustedes lectores, a adentrarse en nuestro trabajo.

1. LA CIUDAD Y LOS IMAGINARIOS URBANOS

Durante mucho tiempo las ciudades fueron pensadas, analizadas y planificadas desde una lógica pragmática, al asumir que estas son meramente lo material, en el sentido de su infraestructura y los elementos que la rodean. Inclusive, hemos podido encontrarnos con grandes estudiosos que en sus intentos por definirlas y delimitarlas, han propuesto puntos de referencias cuantitativos como, por ejemplo, Marcel Roncayolo (1988), que en su trabajo titulado *La ciudad* presenta que para que un asentamiento humano sea considerado como ciudad debía tener unos 2.500 habitantes. Sin embargo, una concentración humana puede llegar a trascender esta cifra y mantener su estructura social, así como sus modos de vida del campo, reflexión que nos obliga a concluir que resulta casi imposible ser definida bajo términos objetivos, ni ser caracterizada bajo el pragmatismo cuantitativo de las cifras. La ciudad es algo complejo en tanto que es entendida como la suma de innumerables condiciones y mosaico de elementos que coexisten y que no deben ser tomados en cuenta aisladamente. Es por esto que cuando se reconocen a las personas que habitan en la ciudad de piedra, se hace consciente también la ciudad de las relaciones: la dinámica y sus usos, así como también la ciudad simbólica: la cultura (*cfr*. Hernández, 2012).

Nuestra idea de ciudad es principalmente aquella que desarrolla el semiólogo Armando Silva (2006), en su libro *Imaginarios urbanos*, donde buscamos comprender a la ciudad como un escenario comunicativo, donde sus habitantes interiorizan sus espacios y los reconocen como lugar vital para la intercomunicación social. La ciudad es una realidad presente en todo el mundo, que dentro de los incontables conflictos que presenta es por inercia un incansable productor de signos, símbolos, imágenes, imaginarios, referencias, significados, discursos, paisajes, representaciones, mitos, en consecuencia, productor de múltiples identidades. Esto se debe a que lo físico tiene efectos en lo simbólico (Silva, 2006), es decir, la ciudad de piedra, el aspecto físico de sus infraestructuras, la publicidad, sus expresiones de arte urbano y también el escenario natural que la rodea puede llegar a tener grandes impactos en las diversas formas en cómo sus habitantes la reconstruyen en sus mentes.

> Una ciudad, entonces, desde el punto de vista de la construcción imaginaria de lo que representa, debe responder al menos, por unas condiciones físicas naturales y físicas construidas; por unos usos sociales: por unas modalidades de expresión: por un tipo especial de ciudadanos en relación con las de otros contextos, nacionales, continentales o internacionales; *una ciudad hace una mentalidad urbana que le es propia* (Silva, cursivas nuestras, 2006, p. 14).

La construcción identitaria de la ciudad depende en gran medida de cómo se viva subjetivamente, cómo es interiorizada, de cuáles sean sus relaciones de uso, cómo sean sus imaginarios procesados y cómo quiera ser proyectada.

En este sentido, ya sea como consecuencia de un proceso consciente o inconsciente, a través de sus imaginarios, desde las elaboraciones de representaciones o desde la construcción de símbolos, nos permitiremos dar con un elemento que nos permita aproximarnos al corazón de lo que el ciudadano y su ciudad quiere proyectar y quiere asumir como propio, rescatando así aspectos positivos de su constitución espacial y sensible.

Pero para llegar a lo que Silva menciona como la construcción de la mentalidad urbana que le es propia a la ciudad de Caracas, debemos hacer un estudio de los imaginarios, categoría que deberíamos definir a continuación.

Gastón Bachelard (2012), seguido de Gilbert Durand (1982), fueron algunos de los investigadores que demostraron que detrás del imaginario existe una teoría capaz de desenmascarar una organización extensa y sistemática de imágenes que obedecen a una lógica de la realidad social y cultural. Los imaginarios contribuyen a consolidar la idea o imagen que colectivamente se ha construido del mundo real y que tiene fines prácticos: hacerla plausible culturalmente. Para hacer la categoría operativa en función de nuestros objetivos, debemos citar a Jean Jacques Wunenburger, quien nos dice que los imaginarios son:

> … un conjunto de producciones mentales o materializadas en obras, a partir de imágenes visuales (cuadros, dibujos, fotografías) y lingüísticas (metáforas, símbolos, relatos) que conforman coherentes y dinámicas que conciernen a una función simbólica en el sentido de una articulación de sentidos propios y figurados (Wunenburger, 2008, p. 15).

Lo imaginario comprende un aspecto representativo de lo real, ya sea desde lo pictórico o desde lo oral, que lo involucra con el sujeto en un aspecto emocional. De este modo se articulan múltiples cosas: lo material que condiciona al sujeto, reproduciendo imágenes, así como también lo verbal, ya sea desde relatos, discursos o mitos que dotan de fantasmagoría al conjunto, teniendo consecuencias de arraigo e identidad en el grupo que lo comparte. Lo imaginario es de esta manera una intriga, una fábula, no puede ser descrito literalmente, más bien debe ser interpretado por el investigador como un cúmulo de imágenes que cada individuo compone a partir de la aprehensión de su entorno inmediato y social. Estas dos expresiones de lo imaginario cumplen una centralidad significativa: la capacidad del ser humano de dotar de valor simbólico a las cosas, en otras palabras, la capacidad que tiene el sujeto y el colectivo –a través de los imaginarios– de llevar a cabo una unión inseparable de lo ontológico y lo epistemológico, lo visto con lo percibido y pensado.

Esta dualidad de la imagen en los imaginarios es necesario tocarla, puesto que la imagen visual no es más que la vista sinóptica, real, lineal y mecánica que revela en la mente lo observado espacialmente, evocando en los imaginarios las preguntas: ¿Cómo? ¿Cómo se piensa lo visto? ¿Cómo se evoca/representa en la conciencia? Mientras que lo lingüístico, por otro lado, tiene un poder más simbólico, más poético, más cultural, más recreador de lo percibido o, mejor dicho, retórico y que conlleva unas preguntas: ¿Qué? ¿Qué se piensa de lo visto? ¿Qué esconde lo visto? ¿Qué relatos de lo visto se construyen? ¿Qué consecuencias tiene la descripción de lo visto? ¿Qué representa lo visto? ¿Qué se dice? De modo que en nuestro ímpetu por los imaginarios, tanto lo visual como lo lingüístico resultan preponderantes debido a que sin el objeto, lugar o cosa admirado no hay imagen visual sobre la que se fabrica un metarrelato que lo resignifique. Es por ello que nuestra repetida cita de Armando Silva resalta su importancia: "Lo físico produce efectos en lo simbólico" (Silva, 2006, p. 25) y que más adelante en nuestro análisis podremos confirmar ante la presencia que tiene la montaña en los imaginarios urbanos del caraqueño, y que se muestra acompañado de una serie de relatos que lo legitiman como símbolo por sobre el resto de los demás elementos que componen el tejido urbano y del paisaje.

2. ENTRE IMÁGENES Y DISCURSOS. APUNTES METODOLÓGICOS PARA NUESTRO ESTUDIO DE LOS IMAGINARIOS

Con pretensiones de ser precisos, debemos expresar que nuestro trabajo es de carácter exploratorio debido a las pocas investigaciones llevadas a cabo relacionadas con el estudio cultural sobre los imaginarios sobre el Ávila. Ciertamente hemos encontrado antecedentes de estudios del imaginario de las ciudades, de elementos naturales, así como también investigaciones del Ávila, pero siempre desde otras perspectivas y disciplinas, que si bien significan ser antecedentes valorados, dicho trabajo implicaría uno de los primeros acercamientos a nuestro objeto de estudio, desde la antropología de la ciudad. Por lo tanto, los resultados obtenidos serán inevitablemente una visión aproximada.

Por consiguiente y desde la naturaleza de la disciplina antropológica, la investigación será hecha desde un corte cualitativo, puesto que trataremos de interpretar las narraciones y discursos de 12 informantes clave, sobre un elemento de la naturaleza específico, que tiene implicaciones en sus comportamientos, sentimientos y construcción simbólica de su realidad. Para ello, nuestra principal herramienta será la entrevista, que nos permitirá ser capaces de obtener una versión de primera mano (de los protagonistas), sobre la autoconstrucción de su mundo, sus realidades, representaciones e imaginarios. Entonces, con la finalidad de obtener toda esta información, a partir de la comunicación verbal con los informantes, nos conviene que las entrevistas tengan las siguientes características principales:

1. Que sean abiertas. Esto indica una clara intención de que sean los interlocutores quienes elaboren por sí solos sus opiniones, sus narraciones y discursos.
2. Que cuenten con una guía de entrevista, de manera que el encuentro pueda fluir de acuerdo con las temáticas que como investigadores establecimos como objetivos específicos en la investigación.
3. Que sean estandarizadas, con el propósito de que a todos los informantes se les formulen las mismas interrogantes y poder contrastar en sus respectivos imaginarios las similitudes y las diferencias.
4. Finalmente, que sean previamente pautadas con los informantes clave, estableciendo un lugar y un momento que les permita mantener la concentración. Así mismo, se les pedirá su consentimiento informado para poder registrar la información desde la grabación digital.

Como anteriormente mencionamos, fueron 12 entrevistas correspondientes a los informantes clave elegidos, según dos claras y simples condiciones. Principalmente, que fueran actuales habitantes de la zona metropolitana de Caracas (es decir, habitantes de los municipios Sucre, Chacao, Baruta, El Hatillo y Libertador) y, finalmente, que fueran individuos con edades comprendidas entre 20 y 80 años. A lo largo del trabajo haremos referencia a sus aportes, identificándolos con el código: E.1; E.2… y así corresponderá con los 12 sujetos. La selección de los mismos, según dichas características, fue aleatoria, partiendo de un grupo reducidos de personas, que luego nos establecieron contactos con otros posibles interesados. Esta técnica es denominada por los investigadores Taylor y Bogdan (1984) como "bola de nieve: conocer a algunos informantes y lograr que ellos nos presenten a otros" (p. 109).

Finalmente, les solicitamos a los informantes la elaboración de un dibujo sobre cómo se pensaba a Caracas, con el propósito de que se reflejara e ilustrara la imagen que los entrevistados tuvieran de la ciudad. En este caso, podemos pues hablar de imágenes "emic" o de cartografías mentales (Silva, 2006), que introduce en nuestra metodología y nuestro análisis una modalidad de recolección de información que debemos tener en consideración.

En primer lugar, el dibujo abre un espacio dentro de la entrevista, que es fundamental. Se efectúa luego de la primera pregunta, con la clara intención de que se logre representar en él la imagen de Caracas más honesta posible. En un segundo lugar, la estrategia de las cartografías resultan un complemento idóneo para el relato oral elaborado a lo largo de la entrevista, puesto que usualmente el informante suele utilizar su imagen como punto de referencia para responder las posteriores interrogantes, como también puede servir de contraste de lo que inicialmente se tiene como imagen de referencia de la ciudad y la información que construye luego, a medida que se avanza con las preguntas más incisivas, permitiéndole al investigador contrastar los datos al momento del análisis.

De ahí que en el análisis dichos datos sean destacadamente útiles al momento de abordar los puntos relacionados con reconocer las construcciones imaginarias del Ávila, de la ciudad y también del símbolo, desde un punto de vista subjetivo.

Ahora bien, una vez teniendo las transcripciones de las entrevistas, en una carpeta correspondiente a nuestro objetivo principal, se le asignará un archivo Word a cada informante, identificado con su código (obteniendo 12 archivos en total), cuyos datos se encuentran diseccionados según las tipologías más repetitivas en las diferentes entrevistas. Para ello fue necesario la lectura y relectura de las entrevistas y así reconocer aquellas categorías, temas, indicadores o tipologías más frecuentes, que nos permitieran analizar tanto lo que como autores del trabajo nos interesa aproximarnos, como lo que los entrevistados nos sugieren que prestemos atención. En la interpretación de los datos, lejos de llevar a cabo un análisis cuantitativo, nos buscaremos apoyar en esquemas que contabilicen aquella información que se encuentre repetida en los relatos de los informantes como estrategia para trabajar en aquello que sea una constante y en aquello que sean excepciones a lo observado, acompañado con sus respectivos análisis, ejemplificados con citas de los mismos entrevistados.

3. LA MONTAÑA IMAGINADA

Para los habitantes de la ciudad de Caracas, la montaña el Ávila puede comprender muchas cosas, puede tener varias formas y por supuesto puede también tener varios límites, si nos preocupamos estrictamente en las construcciones imaginarias que los individuos elaboran de alguna u otra forma, al responder las interrogantes: ¿Cómo piensa el caraqueño al Ávila? ¿Dónde empieza y dónde termina la montaña para nuestros informantes?

Otras disciplinas responderían sin problema estas preguntas. Por ejemplo, un geógrafo nos diría que el Ávila es una montaña y su concepto corresponde a "…toda elevación natural de la superficie terrestre, cuya altitud destaca claramente sobre los terrenos circundantes. Las montañas pueden estar aisladas, pero lo más frecuente es que se presenten formando cadenas o cordilleras" (Enciclopedia Hispánica, 1995, p. 214). Entonces, ¿es realmente todo lo que vemos al norte de la ciudad una sola montaña? Y el mismo geógrafo, desde el punto de vista técnico, probablemente aclararía: visto desde la toponimia, no, porque el Ávila solo es aquella elevación donde se encuentra el Hotel Humboldt, seguido de una montaña denominada Silla de Caracas, compuesta por el pico Occidental y pico Oriental y más hacia el este encontraríamos otra montaña llamada Naiguatá. Además, para finalizar con su respuesta podría añadir que mencionadas elevaciones configuran la cadena Litoral, cuyos límites se encuentran conformados al norte por la zona de la falla de Macuto, al sur por la zona de la falla del Ávila y al oeste por el abra de Tacagua, y al este teniendo como final la depresión de Barlovento (Cunill, 2015).

Esta perspectiva dista de la que tendría alguien que considere definir al Ávila desde la figura de parque nacional, título que la montaña goza desde 1958 cuando el Estado funda una

delimitación estricta de los espacios que le pertenecen y los que no, sobre lo que hoy se denomina *Waraira Repano*, imponiendo unos límites políticos territoriales desde su naturaleza jurídica, que en palabras muy resumidas comprenden un territorio, el cual inicia al sur por la cota 1.000, al oeste por la quebrada Tacagua, al norte por la cota 120 y finalmente al este por Birongo, municipio Higuerote, estado Miranda (Decreto N° 114, 1974).

Ahora bien, presentadas dos perspectivas distintas según las cuales se muestran dos maneras diferentes de definir los límites del cerro, como antropólogos realizando un estudio de los imaginarios, nos preguntamos: ¿Un caraqueño que vaya de visita a la playa en Higuerote y observe aquella elevación orográfica que corresponde al Parque Nacional, se referirá sensible y afectivamente a esa montaña como el Ávila? A lo que nosotros con responsabilidad respondemos, que es prácticamente imposible que ocurra.

Decíamos al principio de este punto que la montaña puede resultar ser diversa en la mente de los caraqueños, aun cuando materialmente sea la misma masa de sedimentos, rocas y vegetación. Ante cada informante hay una montaña diferente y esto es debido a que la experiencia que se tiene de la ciudad y los elementos que la componen es vivido subjetivamente, ya sea por su edad, el lugar de la ciudad de Caracas que se habita y lo que parece tener particular peso en este caso, la relación construida cotidianamente con la montaña, es decir, cuál es su acercamiento con respecto al Ávila, desde lo contemplativo hasta lo vivencial.

En este momento específico queremos valernos del estudio de los imaginarios en su sentido más descriptivo. Aquí queremos explorar *cómo* el caraqueño entrevistado reconstruye los límites de su Ávila particular y para ello nos interesa la imagen –visual– que este elabora. En primer lugar debemos decir que la manera en que los entrevistados tejen su relación con el Ávila y por lo tanto su construcción imaginaria de la misma, puede llegar a ser un proceso exclusivamente individual y esto no solo depende de las cosas que acabamos de destacar, sino también de contextos muy específicos determinados por el día a día de los individuos: si sus viviendas tienen vista al Ávila, si habitan un sector de Caracas con vista a la montaña, si suelen visitar sus espacios con frecuencia, etc.

Entonces, podemos ver cómo el informante E.12 nos dice que el Ávila queda en El Marqués, porque es allí donde queda La Julia, camino que frecuentó toda la vida y al que subió todos los días durante 10 años. Es decir, para este informante el Ávila es el espacio de la montaña que frecuenta continuamente, ignorando su amplitud, motivo por el cual al momento de compartir sus límites dice: "Bueno, pienso que empezaría por El Marqués y que terminaría en Cotiza. Más o menos, por ahí" (E.12, 2016). Otro informante nos comparte: "Para mí empieza a partir de la autopista Cota Mil, para mí empieza desde allí, desde abajo. Y hasta dónde… bueno, para arriba hasta donde llegue, que vendrían siendo los picos que hay" (E.4, 2016). Aquí la percepción del Ávila se ve estrictamente limitado a la escasez de lo visto en el paisaje que permite la ciudad capital. El entrevistado en este caso nos habla de una montaña que al ser construida imaginariamente, se piensa solamente desde un rostro: el que se observa desde Caracas, lógicamente, porque es el que frecuenta visualmente y se excluye la vertiente norte, cuyo rostro apunta hacia la población de La Guaira y el mar Caribe. Este es un discurso que nos permite descubrir que no se habla objetivamente de una *montaña*, sino más bien se construye subjetivamente el imaginario del *Ávila*.

Los imaginarios que le dan forma al Ávila son precisamente el proceso de encuentro en que los ciudadanos redescubren el espacio subjetivamente, lo valoran, lo representan, le permite que exista, se apropian de él, lo descifran. Así pues, los individuos que nos comparten sus límites no hacen más que confirmarnos que son partícipes de estas "prácticas espaciales" que inevitablemente les permiten observar al entorno natural, para ser pensado como un producto cultural. Nuestra intención de hablar sobre las definiciones de los límites del cerro

no corresponde directamente a nuestro interés de descubrir, desde el análisis minucioso, los diferentes límites de nuestros informantes y con ellos suponer que algo parecido se repite con el resto de los millones de habitantes de Caracas, sino más bien es un análisis que nos da luces de un Ávila que se construye cultural y simbólicamente, desde el momento de su definición más primaria, como el simple ejercicio de otorgarle una forma física, aun cuando hayan patrones técnicos que la definan o intenten imponerle límites, de tal modo que podamos comprender, desde este momento, el carácter subjetivo de nuestro objeto de estudio.

4. LA MONTAÑA SAGRADA

En este punto de la investigación nos proponemos explorar las diferenciaciones que el caraqueño entrevistado construye discursivamente sobre la ciudad, sus características, sus elementos constitutivos, sus placeres, su ignominia, sus íconos y sus identidades, pero realizamos la misma indagación con respecto a la montaña que la rodea y que se encuentra acompañado de adjetivos calificativos de gran valor antropológico, su encanto, su misterio y sus usos. Este es un ejercicio que no es primera vez que se muestra en la literatura y textos sobre la ciudad de Caracas. Otros autores como, por ejemplo, Marco Negrón (2008, p. 2015), que desde su pluma urbanística nos propone a ser críticos ante la mirada bucólica que el caraqueño ha construido específicamente en la divinización del cerro, en contraposición con la satanización de la ciudad, convirtiéndose así la montaña en un sucedáneo que no permite a los ciudadanos actuar a favor de Caracas y su mejoramiento.

Nosotros, por nuestra parte, queremos indagar en los imaginarios de nuestros 12 informantes clave, para reconocer en sus relatos *qué* se piensa de la ciudad y *qué* se piensa de la montaña, con el propósito de aproximarnos a la relación que se establecen entre estos dos elementos, procurando concentrarnos principalmente en el estudio de la imagen –lingüística– y lo que ello implica.

4.1. La ciudad y su naturaleza

Enfoquémonos en cómo los informantes categorizaron a la ciudad que habitan. De entrada, 9 de 12 informantes expresaron sentirse identificados positivamente con la ciudad, lo que implica que 3 de ellos no se encuentran identificados con Caracas. Pareciera que en términos generales nuestros entrevistados presentan un panorama favorable de la urbe y nos hablan de aquel "…agradable caos" (E.9, 2016). Sin embargo, al avanzar las respectivas entrevistas se iba dilucidando otro panorama de opiniones negativas que iban surgiendo sin aún ser solicitadas por el entrevistador.

Contabilizando las cualidades con las que los 12 informantes definieron a lo largo de la entrevista a Caracas, nos encontramos con un total de 22 características y que finalmente agrupamos en tres tipologías por asociación. El primer grupo corresponde a las cualidades positivas otorgadas a la ciudad por su naturaleza (*su verdor, su clima, sus paisajes, el Ávila*), con un total de 41 repeticiones. Luego nos topamos con las cualidades negativas de la ciudad (*su bipolaridad, su inseguridad, su violencia*) con 40 repeticiones. Y, finalmente, el grupo de las cualidades positivas de la ciudad (*su diversidad, su vitalidad, su dinamismo*) con 19 repeticiones. El motivo por el cual dividimos las cualidades en estos tres grupos es porque nos parece preponderante destacar que la gran mayoría de los aspectos positivos que se le apropian a Caracas se encuentra explícitamente reflejados en las condiciones naturales sobre las cuales se asienta la ciudad, más que por las condiciones intrínsecas de la urbe. Entonces, si algo puede robarle el protagonismo a la personalidad que tiene la ciudad en los

imaginarios de los ciudadanos entrevistados, es su contexto geográfico y topográfico (por ello, nuestro subtítulo), mientras que si algo puede deslegitimar la idea de Caracas es su *caos*, su *inseguridad* y su *violencia*, producto directo de lo que sus ciudadanos han hecho de ella.

4.2. **La naturaleza y su ciudad**

Con respecto al Ávila, la lectura de las narraciones no aparenta ser muy intrincada, puesto que da la sensación de que los informantes entonaran al unísono sus concepciones de lo que implica su presencia dentro de la ciudad. Para corresponder con lo hecho anteriormente en la exposición de las características asignadas a la ciudad de Caracas, lo mismo haremos con la montaña el Ávila, para así tener una referencia de cuántos adjetivos calificativos se le otorgaron y hacer una lectura de los mismos.

Con un total de 19 cualidades con las que se describieron a la montaña, podríamos destacar, principalmente, a sus primeras tres características: 9 informantes dijeron que el Ávila es *protectora* y *seguridad.* Luego, 8 informantes hicieron referencia a su *majestuosidad*. Y finalmente, 6 entrevistados nos hablaron del *escape* y del *refugio* que representa el cerro. También vale destacar que no existieron cualidades negativas en la descripción del Ávila. De hecho, en varias oportunidades los informantes acompañaron sus categorías con argumentos que permitían explicar el porqué de sus referencias y la más común resultó ser que la belleza, omnipresencia y majestuosidad de la montaña era completamente autónoma, como bien a continuación nos lo confirma el siguiente entrevistado: "Además, la montaña no depende de la gente, o sea, la montaña es bella en sí misma…" (E.12, 2016).

No obstante, esta cita nos conduce a reflexionar sobre la supuesta autonomía de la montaña. Ciertamente el Ávila no depende de Caracas para existir, pero no ocurre lo mismo con nuestras construcciones imaginarias de la misma, en el sentido de que la gran mayoría de las cualidades otorgadas a la montaña es referente construido en contraste con la ciudad. Es decir, justo así, como la ciudad no puede ser concebida sin la montaña, la montaña tampoco puede ser concebida sin la ciudad; de otro modo, ¿qué significa que la montaña es protectora, refugio y tranquilidad? ¿No son estos referentes construidos en relación con la dinámica de Caracas? ¿A quién protege la montaña si no es a la ciudad, a quién le sirve de refugio si no son a los ciudadanos que habitan Caracas, a quien le proporciona tranquilidad si no es del caos de la urbe?

> Es que yo pienso que… son un solo ente, lo que pasa es que son como te digo, son como unas gemelas… no idénticas, son como unas morochas, o una contiene a la otra. Se contienen ambas, porque Caracas nadie la pinta sin el Ávila… *[Risas*] o sin el Waraira Repano, verdad. Y tú puedes pintar las torres de Parque Central, pero tienes que ponerle atrás el Ávila. Es que es su norte, es su norte. Es como la base de la pintura, del lienzo. Cuando uno hace el bosquejo, tienes que ponerlo allá atrás (E.3, 2016).

La relación entre la montaña y la ciudad resurge como una construcción dialéctica. Son elementos aparentemente inseparables y compenetrados, no puede existir la valoración positiva de uno sin la valoración negativa del otro o, mejor dicho, no se podría concebir la hipervaloración positiva de la montaña sin una ciudad próxima que la construya simbólicamente, así como tampoco se puede concebir la hipervaloración negativa de la ciudad sin el contraste de la montaña que la deslegitime.

5. LA MONTAÑA COMO SÍMBOLO

En este punto del desarrollo para poder avanzar, queremos retomar dos cosas muy puntuales, que en líneas atrás ya hemos mencionado y que son aspectos fundamentales en lo que aquí nos proponemos demostrar. En primer lugar, el concepto de ciudad como comunicación de Armando Silva (2006), cuyo aporte resulta ser de gran apoyo, ya que si entendemos a la ciudad como un cosmos físico, como un escenario de lenguajes, como un productor incesante de imágenes, evocaciones, colores, formas y ensueños, podríamos apuntar a reconocer, distinguir y destacar qué elemento de la ciudad de Caracas surge con mayor presencia, para así tener alguna interpretación de su valor antropológico. Inclusive, según este concepto, el mismo autor reconoce que los ciudadanos elaboran inconscientemente mapas mentales del espacio que habitan en una suerte de cartografías mentales, donde incorporan los distintos elementos e imágenes presentes en la urbe, dando así origen a sus respectivos imaginarios, lo que justamente nos lleva al otro aspecto a rescatar, relacionado con el plano metodológico, específicamente con el uso de los dibujos para el análisis, que solicitamos a nuestros informantes al momento de las entrevistas.

Vale acotar que los sujetos entrevistados, al momento de iniciar el encuentro, desconocían por completo el tema sobre el cual serían interrogados, por consecuencia, también se desconocía el objetivo que tenían los dibujos, la cual fue la primera actividad requerida. Así pues, el dibujo consistía en que ilustraran la imagen más inmediata que se les ocurría cuando pensaban en la ciudad de Caracas. De modo pues, que el producto de tal solicitud resultara ser lo más genuina y poco contaminada de nuestras intenciones de fondo.

Dicho esto, como resultado obtuvimos que el elemento que siempre se repitió en los dibujos que reflejaban a la ciudad de Caracas, a excepción de un solo caso, fue la montaña el Ávila. Diversas fueron las ciudades dibujadas, diferentes referentes de infraestructuras se plasmaron, pero siempre prevaleció la montaña. Fueron 11 de 12 informantes los que dibujaron el cerro y aquel informante que se abstuvo de ilustrar su figura, al avanzar de la entrevista, solicitó con insistencia realizar otro dibujo, donde efectivamente incluyó al Ávila, no obstante, no es contabilizado con el propósito de mantener la esencia objetiva de aquella cartografía mental que inicialmente plasmó.

La mayoría representó una ciudad que comulga con la naturaleza donde el paisaje se encuentra intrínsecamente compuesto por el espacio natural y el espacio construido. Sin embargo, si analizamos con mayor detenimiento los dibujos, no hay ningún ícono de la infraestructura urbana que realmente pueda competir con la omnipresencia del Ávila. Inclusive, el segundo dibujo más repetido fue la autopista Francisco Fajardo, con solo 4 coincidencias. Más adelante observamos al metro de Caracas con 3 repeticiones, luego el Centro Simón Bolívar (torres de El Silencio) con 2 apariciones, seguido de la avenida Bolívar, Plaza Venezuela, Sabana Grande, Plaza Bolívar, Bellas Artes, El Calvario, Parque del Este, Universidad Central de Venezuela, Plaza Altamira, Centro Comercial Ciudad Tamanaco y el aeropuerto La Carlota, con únicamente 1 repetición, respectivamente. E, inclusive, nos encontramos con dos dibujos donde la representación de la ciudad de Caracas es efectuada con solo el trazo de la montaña y el punto geográfico en la urbe desde donde se observa sus laderas.

Lo que podemos concluir de esta información es que como ya sabemos y habíamos mencionado, el Ávila aparece en nuestros informantes como una constante. Pero en esta ocasión que nos planteamos evaluar el dibujo completo como una composición de distintos factores, el juego de la ciudad retratada, junto con la combinación de aquel escenario natural, nos permite contrastar un panorama más integral, es decir, ya no nos concentramos en el simple hecho de su aparición, sino en la importancia que tiene al figurar en el imaginario del paisaje de Caracas. Si comparamos la silueta más dibujada (el Ávila), al segundo dibujo (la

autopista Francisco Fajardo), hay una diferencia por más de la mitad de repeticiones, llevando a la sospecha de que la primera constante parece ser la única constante significativa, mientras que las otras imágenes que se tienen de la urbe varían ampliamente según las experiencias individuales, sus memorias espaciales y los vínculos cotidianos sobre las que desarrollan sus prácticas.

Los imaginarios del paisaje, como pudimos ver, son diversos y heterogéneos. Cada uno fue diferente y respondió a su referente empírico de la ciudad que le es propio al individuo, debido a que estos mapas ilustrados no son mapas físicos, sino psicosociales, donde surge con espontaneidad aquellos referentes personales "…los croquis desmarcan los mapas y los hacen vivir su revés: no lo que se me impone –como frontera–, sino lo que me impongo –como deseo–" (Silva, en Mujica, 2005, p. 5). El dibujo y las cosas allí representadas, tal como nos lo dice Armando Silva, son individualmente voluntarias. No obstante, resulta vital resaltar que lo que variaron fueron los referentes urbanos y no su escenario natural, es decir, la ciudad se mostró diversa en sus elementos pero no en su escenario inamovible imposible de ignorar. Aquí el Ávila surge como figura emblemática que expresa el encuentro colectivo de dicho referente empírico sobre el que se produce un referente simbólico.

"Todo lo que sea emblemático en una ciudad es atractivo para construir su formación como símbolo colectivo" (p. 6). De esta manera, podemos concluir que para nuestros informantes el Ávila se presenta como símbolo colectivo. Su dimensión física, su innegable voluminosidad, su visibilidad desde casi todos los puntos cardinales y su omnipresencia lo inserta dentro del contexto material cultural de la ciudad (Navarrete, 2010).

CONCLUSIÓN

Nuestro mayor interés en la presente investigación fue lograr encontrarnos en las razones y motivos que hacían que los pobladores de Caracas construyeran una relación tan estrecha en su cotidianidad con la montaña que ellos denominan el Ávila, pero que oficialmente tiene por nombre oficial Waraira Repano. Así pues, a partir de nuestro análisis de las narraciones, opiniones y discursos de los 12 informantes clave, a quienes entrevistamos, logramos efectuar un estudio de los imaginarios construidos sobre cómo y qué se piensa de la montaña el Ávila, es decir, dilucidar la imagen visual y lingüística que se tiene del cerro.

En primer lugar, si hay algo que debemos considerar y resaltar es que para nuestros informantes el Ávila dejó de ser la consecuencia de la idea objetiva de un elemento de la naturaleza, sino que se ha convertido en un pensamiento subjetivo de lo que hoy es una construcción cultural y simbólica. Los individuos han dado paso a la montaña en sus imaginarios a medida que se ha apropiado su imagen, de modo que al hablar de ella los entrevistados han sido completamente incapaces de pensarla objetivamente. Nadie elaboró un discurso técnico donde el Ávila fuese descrito tanto físicamente (al momento de definir sus límites) como perceptivamente (al momento de definir sus cualidades), como un cúmulo de rocas y sedimentación cubierta por una vegetación en su exterior, clasificando sus aves y señalando su diversidad botánica. Más bien, el discurso que pudimos ver repetidamente no fue otro que el producto de lo que se pensó subjetiva, individual y hasta sentimentalmente de él. Por ende, no podríamos hablar de una "montaña natural", sino de una "montaña humanizada".

Entonces, esta forma de percibir a la montaña, completamente atravesada por un relato que la legitima por encima de la ciudad, que la dota de características positivas en contraposición a las negativas de la Caracas actual, llena de defectos y rechazos, contribuye a la veneración simbólica del Ávila. Los dibujos efectuados por los 11 informantes que ilustraron al cerro, nos lo confirman y además nos obligan a reflexionar sobre su potencialidad como ícono territorial.

El gran protagonismo de la montaña en el imaginario urbano caraqueño no solo visibiliza nuestra estrecha relación construida con dicho espacio natural en la que se encuentra asentada nuestra capital, sino que paralelamente demuestra nuestra incapacidad de construir física y retóricamente estructuras suficientemente relevantes que representen nuestra identidad territorial y gentilicio. Ya que si bien se han edificado hitos urbanos como lo fue el Centro Simón Bolívar (torres de El Silencio) y posteriormente las torres de Parque Central, las mismas se han diluido rápidamente en el imaginario, dejando siempre a su telón de fondo aquella silueta verde y omnipresente.

REFERENCIAS

Libros

Bachelard, G. (1987). El aire y los sueños. Barcelona: Fondo de Cultura Económica. 2012.

Cunill, P. (2015). Guaraira Repano, el Ávila, geosímbolo cultural, en Ramos, María Elena (Comp.). *El Ávila en la mirada de todos.* Caracas: Playco Editores.

Durand, G. (1981). Estructuras antropológicas de lo imaginario. Introducción a la arquetipología general. Madrid: Taurus. 1982.

Enciclopedia Hispánica. (1989). *Macropedia*. Quinta edición. Vols. 10 y 11. Kentucky. 1995.

Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana.* México: FCE.

Hernández, T. (2001). *Caracas en 25 afectos*. Caracas: Libros El Nacional. 2012.

Negrón, M. (2004*). La cosa humana por excelencia. Controversias sobre la ciudad.* Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Negrón, M. (2015). La cambiante y compleja relación entre Caracas y el Ávila, en Ramos, María Elena (Comp.). *El Ávila en la mirada de todos.* Caracas: Playco Editores.

Roncayolo, M. (1988). *La ciudad.* Barcelona: Paidós.

Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos*. Bogotá: Arango Editores. 2006.

Taylor, S. y Bogdan, S. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós. 1994.

Wunenburger, Jean Jacques (2008). *Antropología del imaginario*. Buenos Aires: Del Sol.

Memorias de Congresos

Navarrete, R. (2010). *Macroartefactos: monumentalidad, identidad y poder en Venezuela actual*. Ponencia en la ciudad de Rosario (pp. 21-31), Rosario.

Artículos tomados de Internet

Mujica, M. (2005). *Entrevista a Armando Silva: ser santiaguino o porteño es primero un deseo*. Bifurcaciones (Septiembre-Noviembre) N° 04. Extraído el 2 de febrero de 2016 de http://www.bifurcaciones.cl/004/Silva.htm

Recursos hemerográficos

Negrón, M. (2008). La ciudad y la montaña. *Tal Cual*, 3 de junio. Caracas.

Documentos oficiales

Decreto N° 114 de Ampliación del Parque Nacional El Ávila. *Gaceta Oficial* N° 30.408, 27 de mayo de 1974, Caracas.

Decreto N° 473: Declaratoria del Parque Nacional El Ávila. *Gaceta Oficial* N° 25.841, 10 de diciembre de 1958, Caracas.

Fuentes orales

Entrevista 1 (E.1), Los Chaguaramos, 02-09-16.

Entrevista 2 (E.2), Los Chaguaramos, 02-09-16.

Entrevista 3 (E.3), Catia, 30-08-16.

Entrevista 4 (E.4), Plaza Bolívar de Caracas. 07-09-16.

Entrevista 5 (E.5), Parque Central, 07-09-16.

Entrevista 6 (E.6), La Candelaria, 06-09-16.

Entrevista 7 (E.7), Horizonte, 03-09-16.

Entrevista 8 (E.8), Los Chaguaramos, 05-09-16.

Entrevista 9 (E.8), Bello Monte, 30-08-16.

Entrevista 10 (E.10), Chacao, 30-08-16.

Entrevista 11 (E.11), Horizonte, 29-08-16.

Entrevista 12 (E.12), Los Ruices, 03-09-16.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-02

EL PROCESO DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO EN LOS DESARROLLOS ESPONTÁNEOS, MÉRIDA-VENEZUELA

Ramiro Prato Vicuña
Grupo de Investigación en Calidad Ambiental Urbana (GICAU). Departamento de Composición Arquitectónica, Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad de Los Andes (ULA).
ramiroprato@gmail.com

RESUMEN

En los años cincuenta surgieron los primeros barrios marginales en la ciudad de Mérida, por la llegada de población empobrecida proveniente de áreas rurales vecinas, que fueron atraídos por la nueva imagen socioeconómica que presentaban las ciudades venezolanas para ese entonces, siendo desplazados por el mercado urbano de la tierra y la vivienda, invadiendo áreas menos susceptibles de ser desalojados. Esta investigación pretende interpretar el proceso de apropiación del espacio en los desarrollos espontáneos del área metropolitana de Mérida. La forma como hemos definido la investigación la basaremos en el modelo epistémico la Mayéutica, para conducir al interlocutor a buscar la verdad en sí mismo, sobre los hechos y acontecimientos que nos ayuden a dilucidar el proceso de apropiación en los desarrollos espontáneos por medio de encuestas. El tipo de investigación es la documental cualitativa, la cual se estructuró por medio de un eje teórico-interpretativo de la realidad del caso de estudio, que nos llevará a dilucidar si los pobladores de los desarrollos espontáneos viéndose en la necesidad de organizar y construir su espacio, expresan un saber, una herencia cultural y un imaginario dirigido a solventar sus problemas con el mínimo recurso monetario, originando apropiación e identificación. Los habitantes ven el espacio como una entidad que se determina claramente, sus fronteras aparecen nítidas, se le da una figuración con la primacía de objeto. Al ser tratado como un “otro”, como una forma complementaria, no lo concibe totalmente integrado, funciona como un correlato necesario, pues su vida requiere de él pero no lo percibe plenamente como espacio vivido, asimilado y entrañable, sino que la posibilidad de consumar acciones que permitan un empoderamiento de la comunidad mediante la apropiación de los espacios, resulta improbable.

Palabras clave: desarrollos espontáneos, espacio, apropiación, Mérida, Venezuela.

INTRODUCCIÓN

Los desarrollos espontáneos más que una fracción o división física de la ciudad, son una formación histórico-cultural, combinada con un escenario de sociabilidad y de lucha por la vida. Sin embargo, este panorama no nos permite inferir mucho sobre la apropiación del espacio en el ámbito de los mismos.

La esencia de esta problemática lo expresa Guitián (1993) como que la sociedad ejerce una violencia simbólica contra estos pobladores urbanos al negarle el reconocimiento de su condición ciudadana. El barrio constituido en comunidad lucha por asentarse y consolidarse en el sitio y por obtener reconocimiento de la autoridad urbana. La producción de su espacio habitable se convierte en la producción de su patrimonio y su capital, con lo que pretenden respaldar su aspiración a convertirse en ciudadanos, en habitantes de la ciudad (p. 30).

En la ciudad de Mérida, alrededor de los años cincuenta, surgieron los primeros barrios marginales por la llegada de población empobrecida proveniente de áreas rurales vecinas. Según Amaya (2013), estos pobladores fueron atraídos por la nueva imagen socioeconómica que presentaban las ciudades venezolanas para ese entonces, así como por la escasa productividad del campo, por lo que se vieron desplazados del mercado urbano de la tierra y la vivienda e invadieron en la mayoría de los casos las áreas menos susceptibles de ser desalojados.

Esta investigación es un desarrollo teórico que forma parte de la tesis doctoral en Ciencias Humanas, en la cual esta problemática se estudió por medio de la dimensión y complejidad humanística, accediendo a nuevos instrumentos para desarrollar enfoques multidisciplinarios hasta encontrar respuestas satisfactorias y nuevos interrogantes.

DESARROLLO

Las tendencias de investigación urbana se limitan a entender los procesos de crecimiento de las ciudades vistos desde los enfoques económico, social, político, transporte, ambiental, vivienda y servicios, entre otros, los cuales muestran cómo funcionan y cómo se encuentran organizadas.

La motivación de esta investigación nace por el estudio de la trama orgánica o laberíntica, características de las ciudades góticas que se dan en los desarrollos espontáneos. Estos espacios autogestionados originan una segregación urbana, que se expresa en las desigualdades sociales y espaciales. Siendo este un territorio vulnerado por los controles y conflictos, esta dinámica en muchos casos convierte el espacio geográfico en dominio de pandillas.

Una visión interdisciplinaria por medio de un sistema abierto que tome de las diferentes ciencias (la antropología, la sociología, la psicología, la historia, los estudios culturales, entre otros) sus preceptos teóricos, ayudaría a comprender este sistema urbano y daría a estos ciudadanos el derecho de habitar con calidad de vida. Se pretende establecer una nueva mirada a los desarrollos espontáneos que construya fundamentos teóricos y permitan insertar a sus pobladores en la dinámica de desarrollo formal y social de la ciudad.

La investigación la basaremos en el modelo epistémico la Mayéutica, en la cual Albornoz (2009) expresa que Sócrates entendió la mayéutica como el arte de asistir al parto de los espíritus. Consiste en conducir al interlocutor a buscar la verdad en sí mismo, en inducir de los hechos y acontecimientos vulgares, la esencia, el concepto universal, la definición de la cosa en cuestión. La mayéutica parte del supuesto de que cada quien lleva consigo el

conocimiento, por lo que se requiere que se le ayude a recordar, o provoque, por medio de interrogaciones (p. 123).

Delius (2005) afirma que Sócrates se presenta en primera instancia como un ignorante necesitado de instrucción, para que el interlocutor entable la conversación sin recelo alguno. Mediante preguntas intencionadas, el filósofo consigue inducir al interlocutor a dirigir una mirada crítica sobre el tema de conversación. Para Sócrates, esta discusión posee sentido incluso si solo ha servido para poner de manifiesto los problemas y avanzar en su solución (p. 9).

Para esta investigación se seleccionó la encuesta como técnica de recolección de datos, la cual permitió captar datos de interés para el estudio de manera rápida y muy eficaz. Además, nos dio la posibilidad de llegar a un grupo amplio de personas en un tiempo reducido y recoger diferentes tipos de datos sobre el mismo hecho, con un solo instrumento. Se trata de una encuesta que busca examinar un fenómeno de estudio para caracterizarlo, en este caso particular, describir cada uno de los constructos desde la perspectiva de los encuestados y pasarlos por el tamiz de la experiencia del investigador en este tema en específico.

Es de hacer notar que la información arrojada por las encuestas nos dejó estar al tanto de algunas opiniones y valoraciones subjetivas que los encuestados tienen sobre el espacio, la apropiación, la cultura y la identidad. Existen nociones y conceptos que, por lo evidente de su manifestación, parece no ser necesario indagar o rastrear en su significación. Lo que de antemano nos resulta cierto no demanda las inquietudes del análisis, debido a ello damos por sobrentendido los términos de “eso” que creemos comprender, asumimos una “claridad” que delimita sus confines, lo que nos permite obviar el profundizar en su naturaleza, en su riqueza etimológica o sobre la polivalencia de sus procesos, en fin, en la plétora de posibilidades que una mirada más experta e investigativa pueda arrojar sobre las características de aquello que damos por sabido.

La noción de espacio conlleva muy a menudo esta postura. Lo habitual de su uso nos dispone a la simpleza y por lo común lo entendemos como un vocablo, como una expresión que no acarrea mayores dudas. Su intelección queda ligada, obviamente, al ámbito físico; es esa la usanza que, generalmente, le disponemos. Mas sin embargo, solo concebirla como una instancia que podríamos llamar homogénea y mensurable dentro de límites físicos, implica adoptar una mirada reduccionista de su complejidad y soslayaría una gama de potencialidades inmersas que posee esta noción.

Adelantemos, pues, una revisión de cómo ha sido concebido el espacio en algunas de las teorías que mejor han tratado este tema, para de esta forma acumular información que exponga con mayor detalle la riqueza implícita de lo que llamamos espacio.

Resulta más certero para el discernimiento científico hablar del espacio como una noción “objetiva” o “subjetiva” que como un soporte físico o material. Su visión ha ido escalando, dependiendo de la ciencia o disciplina del pensamiento que se ocupe de interpretarla, de tal forma que podríamos comenzar señalando algunas teorías que pudieran resultar más “cercanas” a la concepción física, la que predomina en el uso habitual, en el día a día. A tal efecto, y según Albornoz (2009), el espacio es un medio homogéneo o indefinido en que se consideran situados los objetos sensibles. Se apoya en Albert Einstein, quien señaló tres teorías acerca del espacio:

a) Como la cualidad posicional de los objetos materiales en el mundo
b) Como el continente de todos los objetos inmateriales
c) El espacio como campo relativo a los objetos

Como vemos, Einstein enmarca su concepción del espacio teniendo como pivote al “objeto”. En sus tres planteamientos son ellos los que permiten construir y darle sentido a la noción de espacio. No se agota ahí lo que se entiende por espacio. El mismo Albornoz (2009) nos deja saber que también existen teorías del espacio donde, por el contrario, ahora el énfasis se pone en relación con el sujeto:

a) El espacio es una realidad objetiva (Aristóteles)

b) El espacio es algo subjetivo, puesto por el sujeto en el acto del conocimiento (Kant), (p. 59)

Aristóteles lo plantea como “realidad objetiva”, pero para Immanuel Kant, en pleno siglo xviii, el espacio está subordinado enteramente al sujeto; para él importa el efecto que en lo subjetivo ejerce el fenómeno, en este caso el espacio. El idealismo kantiano se sobrepone a las nociones físicas a las que la costumbre nos remite en primera instancia, creando automáticamente su asociación. Pero su visión también se desprende del espacio como dependiente del objeto, como cualidad que lo contiene o posiciona. Kant abre las puertas a un pensamiento más audaz que reformula la manera de entender la realidad.

La riqueza de las nociones espaciales no se agota en la subjetividad kantiana. Otra de las maneras de entenderlas y concebirlas surgen en la lógica que aviva esta dialéctica; por ejemplo, Gómez y Rojas (2010) desarrollan una clasificación donde, precisamente, las posturas de “objetividad” y “subjetividad” se diluyen, se transforman o se combinan al contacto con otras dimensiones como la temporal (el tiempo ha tenido, desde siempre, una vinculación fundamental con el espacio, la noción espacio-tiempo integra naturalmente la percepción con la que regularmente nos manejamos en nuestra cotidianeidad), el ámbito social, las costumbres o incluso la misma supervivencia altera y muda sustancialmente al espacio.

Sus planteamientos clasifican el espacio en:

a) Espacio absoluto: es el espacio con existencia propia e independiente, que puede ser determinado por métricas fijas o sistemas de coordenadas.

b) Espacio relativo: es el espacio determinado por métricas cambiantes como costo de transporte y tiempo recorrido. Al contrario del espacio absoluto, que posee una existencia ontológica, el relativo puede ser creado, transformado o destruido.

c) Espacio social: es aquel determinado por la densidad de las interrelaciones entre los grupos sociales.

d) Espacio vital: territorio necesario para la supervivencia de los seres vivos.

e) Espacio vivido: lugar conocido, frecuentado y representado por los individuos. Espacio de las experiencias humanas directas (p. 161).

Para Sato (2010), crear espacio, más que intuición y posibilidad de los fenómenos, se propone como la producción de un fenómeno cuya característica fundamental es hacerlo presente (p. 193).

Mientras que Pardo (citado en Gausa 2000) expresa que un espacio es un vacío, un hueco, una laguna, una duda, una pregunta: así, la escena del crimen con todos sus detalles es un enigma, una interrogación, la exposición de una facticidad insoportable, irresistible, cuya descarada brutalidad ha de ser inmediatamente reducida en aras de una historia que la vuelve inteligible; es un hecho mudo que se abre a la especulación del observador en una multiplicidad inabarcable de direcciones incompatibles (p. 203).

La complejidad crece en concepciones como la postulada por Ching (2013), quien define el espacio “como un campo tridimensional donde los objetos y los acontecimientos se presentan

y guardan una posición y dirección relativas; en especial, fragmento de campo que se segrega en determinadas circunstancias o con fines concretos" (p. 412).

Aquí el espacio no solamente se integra con otras nociones similares, mensurables en sus dimensiones, como las de volumen, sino que toma partido por la sensación de percepciones sensibles, vinculadas a los sentidos, y de las cuales no está exento ningún espacio físico cuando hay presencia del ser humano. Así, el olor, el tacto, la incidencia de la luz, los sonidos, son impresiones que nos remiten a un denso conjunto de vicisitudes capaces de dar forma a lo que aprehendemos como espacio, que reclaman ser concebidas y tomadas en cuenta cuando pensamos "el espacio" y su modelado.

Por lo tanto, de una manera poética, Ching (2013) explica que nuestro ser queda constantemente encuadrado en el espacio. Nos movemos a través del volumen, vemos las formas y los objetos, oímos los sonidos, sentimos el viento, olemos la fragancia de un jardín en flor. Es una sustancia material como la madera o la piedra, aunque es también un vapor informe en sí. Su forma visual, sus dimensiones y su escala, la calidad de la luz, todas estas cualidades dependen de nuestra percepción de los límites espaciales definidos por los elementos de la forma. Cuando el espacio comienza a ser captado, delimitado, modelado y organizado por los elementos de masa, la arquitectura comienza a existir (p. 94).

Ahora bien, dentro de las concepciones de espacio que hemos venido refiriendo, se hace necesario que observemos cómo estos principios se desenvuelven en lo que conocemos como "espacio público", es decir, la vertiente arquitectónica vinculada a otro fundamento indispensable para tratar lo que aquí concierne. Nos referimos más precisamente al urbanismo, punto crucial para entender cómo se absorbe el espacio dentro de lo que se concibe como los "desarrollos espontáneos".

Zygmunt Bauman (2010) hace en su texto *La globalización. Consecuencias humanas*, una excelente descripción histórica de cómo los emplazamientos humanos, convertidos en desarrollos sociales que se constituyen en las ciudades, han ido modificándose y respondiendo a las inquietudes y proyecciones de "ciudades perfectas" nacidas de las aspiraciones a vivir en un "espacio perfectamente ordenado, despojado de todo azar, libre de todo lo que sea casual, accidental y ambivalente" (p. 54).

A partir de la irrupción de la Revolución Francesa en la historia de Occidente, la estrategia que guio el proceso modernizador que acompañó a este movimiento fue el de reordenar (en algunos casos el de arrasar) el espacio urbano, que había crecido con un fuerte componente de espontaneidad; podríamos decir que su evolución correspondía a cierta manera orgánica de conformarse en el tiempo y el espacio. Este reordenamiento significaba la implementación de visiones utópicas de las ciudades, "ciudades literarias", término que acuñó Bronislaw Baczko, según nos cuenta Bauman, que aspiraban una "ciudad perfecta" producto de estas visiones modernas donde

> las normas urbanísticas y arquitectónicas… giraran en torno a los mismos principios fundamentales: ante todo, la planificación estricta, detallada y exhaustiva del espacio urbano, la construcción de la ciudad *a partir de cero* en un lugar deshabitado, de acuerdo con un diseño terminado antes de iniciar la construcción… (p. 49).

Como vemos, la herencia occidental que instaura el espacio público atentó contra los usos y costumbres locales, pues de manera incompleta pero efectiva, las planificaciones de raigambre utópica que se originan en la Modernidad van a demoler las ciudades y a rediseñar su concepción en función de parámetros concebidos a la luz de la imaginación que, en la pluma de diseñadores y arquitectos partidarios de cambiar el mundo, desconocían el espacio que había sido moldeado en las ciudades reales.

El presente suma un enorme componente de perturbación. Las transformaciones tecnológicas han desmenuzado aún más las concepciones de espacio. La segmentación que las nuevas tecnologías aportan al problema haciéndolo menos inteligible y complejo, requiere que comencemos a configurar nuevamente nuestras apreciaciones, a integrar conceptos que polarizan la dinámica donde se debate la realidad contemporánea. Debemos entender, como nos señalan Berroeta y Vidal (2012), que el espacio público debe entenderse como fundamentalmente urbano y esto implica en nuestros tiempos que "…la ciudad se concibe desde la idea de fragmento, una concepción topológica del espacio que surge de las transformaciones tecnológicas en el campo de la comunicación y el transporte…" (p. 8). Visto desde esta perspectiva, el problema se extiende hacia otras zonas donde los espacios públicos se mediatizan, se vuelcan sobre los medios de comunicación que difunden contenidos masivos, lo que hace que "la noción de espacio público ya no se refiera al orden de lo jurídico o sociopolítico, sino más bien al ámbito de la divulgación" (p. 9).

En el contexto geográfico, Moreno (2014) señala que el espacio es el albergue de recursos naturales y de seres humanos, que en una relación dialéctica y compleja con la naturaleza construyen el territorio en un proceso de apropiación, organización y transformación espacial en el mismo momento en el que crean su vida material, social y cultural. En el caso de Venezuela y América Latina, este proceso está históricamente determinado y vinculado al mismo momento que se produjo la expansión capitalista europea a América, con la conquista y colonización española y portuguesa y la integración de este territorio al capitalismo mundial, proceso que en la actualidad continúa (p. 53).

El sistema cognitivo social de cada desarrollo espontáneo consultado generó nociones de espacio en los diferentes pobladores. De un total de 139 encuestas realizadas, se agruparon en 32 grupos, originando las siguientes definiciones sobre espacio, las cuales, una vez expuestas por los pobladores de estos desarrollos, derivan para nuestro estudio como atributos de espacio autoenunciados. Son los siguientes:

1. *Darle espacio a una persona*
2. *Donde convive la comunidad, con todos nosotros*
3. *Es mantener un lugar propio de uno como persona como el espacio ambiental, personal*
4. *Es un lugar solo*
5. *Área*
6. *Mi libertad o el lugar donde me pueda desenvolver*
7. *Es la casa para estar tranquilo*
8. *Es todo sitio donde podemos meditar o pasar un tiempo*
9. *Privacidad, respeto de cada quien*
10. *Un sitio libre y espacioso para aglomerar cantidad de personas*
11. *Tomar su propio espacio para todo y no ocupar espacio que no se debe*
12. *Libertad del lugar donde se vive*
13. *Extensión o cuando hay un espacio*
14. *Entorno donde uno vive*
15. *Que uno tenga donde extenderse, es vivir cómodo*
16. *Es lo adecuado que uno necesita para realizar una actividad*
17. *Tener un espacio para tener las cosas*

18. *Donde uno permanece*
19. *Sitios de recreación*
20. *Lugar de ocupar* (Cosas y personas)
21. *Lugar amplio para vivir*
22. *Todo lo que veo*
23. *Tierra grande*
24. *Se considera como el lugar que ocupa determinadas relaciones y actividades propias de una comunidad; es el territorio indisociable de la relación entre el medio natural y el hombre*
25. *Área específica de terreno donde se puede proyectar algo*
26. *Universo*
27. *La plaza Bolívar*
28. *Espacios culturales y recreativos muy amplios*
29. *Donde hay mucha gente*
30. *Que uno tenga donde caminar*
31. *Lo que nos rodea*
32. *Vacío*

Las encuestas que se aplicaron sobre los habitantes de los desarrollos espontáneos presentan una variedad de respuestas que intentaremos clasificar y analizar desde los presupuestos teóricos que sobre la noción de espacio hemos trabajado líneas arriba (véase cuadro 1).

Cuadro 1: Respuestas a la encuesta sobre la noción de espacio (Elaboración propia)

Nociones de espacio	Espacio absoluto	Espacio relativo	Espacio social	Espacio vital	Espacio vivido
Clasificación de las respuestas de los entrevistados*	4	12	2	1	3
	5	20	10	6	7
	11	25	24	8	9
	13	27	28	15	14
	19		29	16	17
	22			21	18
	23			30	
	26				
	31				
	32				
Total de respuestas relativas a cada noción	10	4	5	7	6

* La cifra en cada casilla representa la clasificación previa. Esta clasificación asignó un número a las definiciones sobre espacio obtenidas en las entrevistas.

Para la elaboración del cuadro de respuestas, acudimos a la clasificación que sobre la noción de espacio expusieron Gómez y Rojas (2010), en el trabajo ya citado anteriormente. Tal decisión fue motivada por el hecho de que sus nociones de espacio permiten abarcar todo el abanico de respuestas voluntarias y libres de los entrevistados en los desarrollos espontáneos, abriendo el campo para una interpretación que pueda ajustarse y dar algún tipo de muestra de cómo se concibe esta noción en los entrevistados y cuál es la importancia sobre la que se sustenta dicha intelección.

Las encuestas privilegiaron, a nuestro entender, la noción de espacio absoluto; diez (10) de las definiciones originadas por los pobladores se corresponden con la particularidad de este concepto. En el caso de espacio relativo, se interpretó que solo cuatro (4) de la definiciones dadas podían asimilarse a este tipo de espacio. El espacio social se equiparó a cinco (5) de las definiciones obtenidas; siete (7) para el caso del espacio vital y seis (6) coinciden con los presupuestos del espacio vivido.

La tendencia encontrada es a identificarse mayormente con el concepto de espacio absoluto, es decir, aquel “con existencia propia e independiente”. Ello vislumbra una intelección del espacio como una entidad que se determina claramente, sus fronteras aparecen nítidas, se le da una figuración con la primacía de objeto. Al ser tratado como un “otro”, como una forma complementaria, no lo concibe totalmente integrado, funciona como un correlato necesario, pues su vida requiere de él, pero no lo percibe plenamente como espacio vivido, asimilado y entrañable, sino que esta mirada abre un paréntesis que deja abierta la posibilidad para la apropiación, para el asalto, que consolide la “conquista” capaz de fusionar, de afianzar otro tipo de percepción más íntima del espacio.

Lo anterior se afianza al percatarnos de que la noción menos advertida fue la de espacio relativo, o sea, aquella que al poseer una existencia ontológica, al tomar rasgos con cierta carga de subjetividad, dificultan su interpretación como objeto, pues se asimilan a entidades no apropiables que se vinculan al “ser”.

Esto está también en consonancia con la segunda noción más encontrada, la referida al espacio vital (7 respuestas que se remiten a ella), pues este se entiende como “territorio necesario para la supervivencia”, lo cual encaja en la visión de lo necesario, de lo “por tener”, lo complementario, ese “objeto” el cual es preciso domeñar, para integrarlo en una experiencia personal capaz de posesionarse de lo vivido.

APROPIACIÓN DEL ESPACIO

El manejo de la noción contemporánea de apropiación del espacio resulta primordial, si se quiere entender e interpretar debidamente cuestiones referentes a la construcción de los espacios públicos, al problema de la identidad, la ciudadanía y los modos de establecer criterios de sostenibilidad y cualquier otro tipo de interacción social. La apropiación se remite al vínculo que las personas establecen dentro de los espacios que habitan, a la manera que disponen de esos lugares para que generen la proximidad necesaria que permita construir y disponer de una familiaridad y un apego que simbolicen su pertenencia a dichos espacios.

El uso del concepto de apropiación se remonta a las visiones marxistas aportadas de la psicología soviética y de ella se han derivado sus distintas interpretaciones. Se debe entender la apropiación como un mecanismo esencial para que se pueda producir el desarrollo humano, y este mecanismo de “apropiación”, que es corriente en el ser humano, cristaliza en las diferentes representaciones de la “realidad”.

Los contenidos en los que se expresa “lo humano” resultan del ejercicio que combina la razón instrumental y la inteligencia social, interiorizándolos en la conciencia. Vidal y Pol (2005) nos dicen que debemos pensar que

> El “salto” de la apropiación –entendida como “interiorización” de la praxis humana, a través de sus significados–… se produjo desde las visiones fenomenológicas aportadas por la denominada psicología del espacio del núcleo académico de la ciudad francesa de Estrasburgo, encabezada por Abraham A. Moles en la década de los sesenta del siglo xx. A través de la apropiación, la persona se hace a sí misma mediante las propias acciones, en un contexto sociocultural e histórico. Este proceso –cercano al de socialización– es también el del dominio de las significaciones del objeto o del espacio que es apropiado, independientemente de su propiedad legal (pp. 282, 283).

La palabra apropiación tiene varias acepciones, pero Vidal y Pol (2005) se inclinan a pensar que,

> en el sentido más habitual, aparece asociado a la adquisición indebida de algún bien, además del menor predominio de los enfoques alejados de la modalidad positivista de la ciencia, durante cierto tiempo entre la comunidad científica, son algunas de las posibles razones del poco desarrollo posterior del concepto, cuyo objeto de análisis ha sido más habitualmente acotado desde otros conceptos cercanos, especialmente desde el apego al lugar (p. 283).

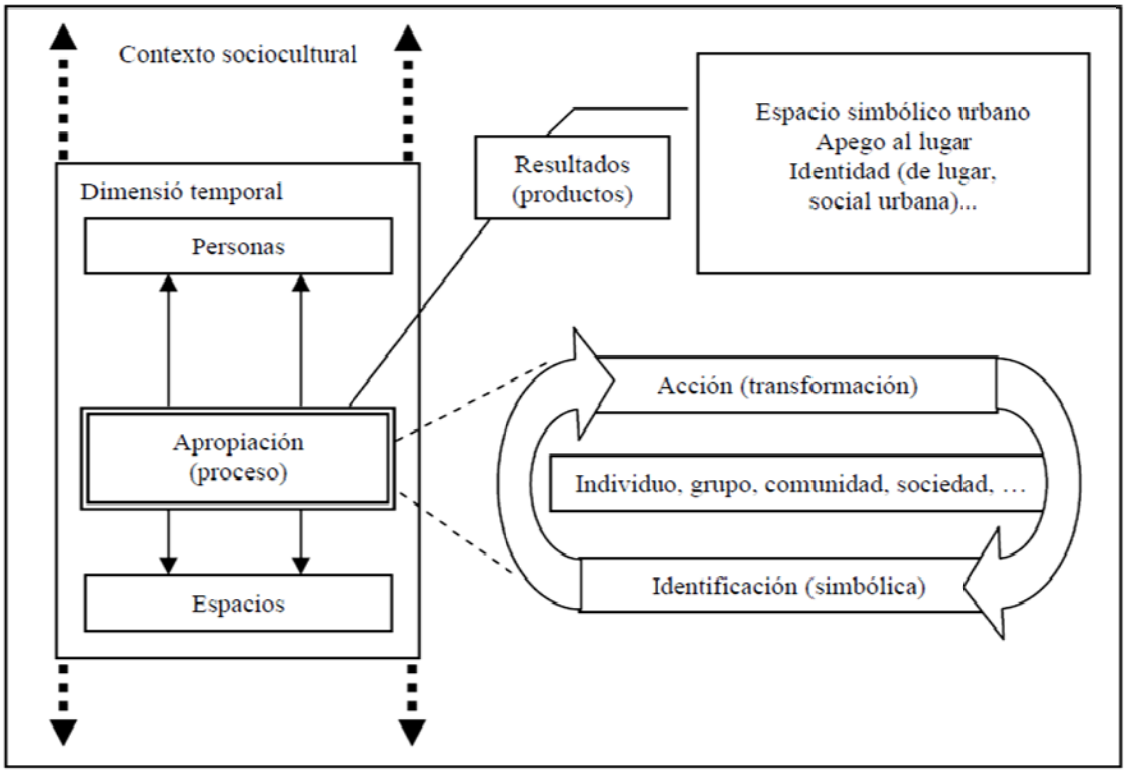
La noción de apropiación del espacio nos interesa porque facilita la comprensión de cómo se articulan y construyen los lazos que los seres humanos hacen con los ámbitos que habitan y en los cuales dejan huella de su participación. Vidal y Pol (2005) sugieren que “entendido de esta forma, el entorno ‘apropiado’ deviene y desarrolla un papel fundamental en los procesos cognitivos (conocimiento, categorización, orientación, etc.), afectivos (atracción del lugar, autoestima, etc.), de identidad y relacionales (implicación y corresponsabilización)” (p. 284).

Esto nos dice que el entorno es capaz de hacer visible propiedades atribuibles al comportamiento, que sobrepasan lo simplemente necesario, y donde los fenómenos que comportan los procesos de apropiación del espacio remiten, en última instancia, a la comprensión de cómo se producen los nexos entre las personas y los espacios, ya sea como “depósitos de significados más o menos compartidos…, como categoría social a partir de la cual se desarrollan aspectos de la identidad; o bien como… fuente de seguridad y satisfacción derivadas del apego al lugar” (p. 286).

Los autores concluyen su investigación afirmando que la apropiación del espacio es un “proceso dialéctico” en el cual las personas se asimilan a los espacios, bajo el cobijo de su respectivo contexto sociocultural, ocurriendo en todos los niveles de participación, ya sea individual, grupal o comunitario al que se adhiera en su sociedad. Para ellos, lo que reconocen como *proceso dialéctico* se consolida a través de dos elementos de análisis que se integran el uno al otro; lo que llaman “la acción-transformación” y la “identificación simbólica”. De este proceso surgen sus principales consecuencias, como son: el significado atribuido al espacio, los aspectos de la identidad y el apego al lugar. Para Vidal y Pol, estos aspectos desembocan en “comportamientos respetuosos con los entornos derivados de la implicación y la participación en éstos” (p. 292).

Según el modelo de Vidal y Pol (2005), las dimensiones que abarcan la apropiación pueden desglosarse en dos: la acción-transformación y la identificación simbólica. Donde el entorno, la persona, los grupos y las comunidades transforman el espacio, dejando su huella e integrándolo en su sistema cognitivo (véase figura 1).

Figura 1: Esquema de la apropiación del espacio. (Vidal y Pol. 2005)



Por otra parte, Aguirre y Coppiarolo (2009) señalan que estas acciones dotan al espacio de significado individual y social a través de los procesos de interacción. Al igual que Vidal Pol, estos autores consideran que a través de la identificación simbólica la persona y el grupo se reconocen en el entorno y mediante procesos de categorización del yo, las personas y los grupos se autoatribuyen las cualidades del entorno como definidoras de la propia identidad. Por ello "El espacio apropiado se convierte en un factor de continuidad y estabilidad del *self*, además de la identidad y cohesión del grupo" (p. 4). Lo que se considera más relevante de este constructo, coincidiendo casi totalmente con los resultados de Vidal y Pol, son los siguientes factores: el apego al lugar, la identidad del lugar y el sentido de comunidad y participación.

Por último, y también coincidiendo, Acosta y Briceño (1987) aseguran que en una sociedad determinada, una formación social estructura su espacio; en otras palabras, es capaz de imprimirle una forma particular de organización. El espacio modificado es el resultado de la apropiación, constituyéndose en un elemento material más que influye en la formación social, cuya dinámica ha surgido en tanto espacio humanizado. La organización del espacio es una manifestación de la transformación de la naturaleza por la sociedad humana.

En nuestro trabajo, el sistema cognitivo social de cada desarrollo espontáneo encuestado generó nociones de apropiación en los diferentes pobladores. De un total de 139 encuestas realizadas, sus resultados se agruparon en 22 grupos, originando las siguientes definiciones sobre apropiación, las cuales, una vez expuestas por los pobladores de estos desarrollos,

derivan para nuestro estudio como atributos de apropiación autoenunciados. Son los siguientes:

1. *Cuando una persona tiene algo propio*
2. *Que expropien algo de uno*
3. *Sitio apropiado para realizar algo*
4. *Apropiarse*
5. *Apropiándonos de nuestro sector*
6. *Seguridad de algo que se tiene*
7. *Cuando me siento dueña de nuestro espacio*
8. *Ser propietario de algo en cuanto a costumbres mantenerlas*
9. *No sé, puede ser de propia*
10. *Apropiación de un terreno*
11. *Ocupar un sitio*
12. *Propiedad privada*
13. *Algo que uno obtiene sea bajo un beneficio gubernamental*
14. *Darle uso a algo que está sin uso, darle valor y cuidado a lo que se tiene*
15. *Apego sentido de pertenencia*
16. *Adquisición de un espacio u objeto de manera irregular*
17. *Tendencia a tener cosas*
18. *Que es algo personal*
19. *Se ajusta a la norma*
20. *Tomar ideas, elementos del exterior*
21. *Comprar algo*
22. *Algo que transgrede las leyes sociales*

Para obtener una clasificación detallada de las nociones de apropiación del espacio obtenidas, seguiremos las constantes que los autores consultados ponen en evidencia. El proceso de apropiación del espacio que se consuma en el ciclo que encierra a “la acción-transformación” y a la “identificación simbólica” produce resultados que se materializan en productos sociales, los cuales pueden detectarse al revelar sus disposiciones, tales como: el apego al lugar, la identidad que se genera al consumar estos procesos, el sentido de comunidad y participación activa en ella, añadiendo el concepto de apropiación indebida y una última columna que contabilice la aparición de otras nociones. Sobre la base de cuantificar la predominancia que puedan tener unos presupuestos sobre otros, trataremos de interpretar los resultados (véase cuadro 2).

Cuadro 2: Respuestas a la encuesta sobre apropiación del espacio (Elaboración propia)

Apropiación del espacio	Apego al lugar	Identidad	Sentido de comunidad. Participación	Apropiación indebida	Otras nociones
Clasificación de las respuestas de los entrevistados*	7	8	3	2	1
	15		5	4	6
				10	9
				16	11
				22	12
					13
					14
					17
					18
					19
					20
					21
Total de respuestas	2	1	2	5	12

* La cifra en cada casilla representa la clasificación previa. Esta clasificación asignó un número a las definiciones sobre apropiación del espacio obtenidas en las encuestas.

Las respuestas obtenidas producto de las encuestas que pedían generar definiciones sobre la apropiación del espacio en los desarrollos espontáneos, arrojó una tendencia a definir mayoritariamente esta noción vinculada a otros conceptos (de las 22 definiciones originadas, 12 se vincularon con otras nociones aleatorias que no remiten a un tipo de apropiación capaz de generar identificación con el lugar).

Esto nos dice que, al no apegarse a los presupuestos principales que autores como Vidal y Pol consideran claves dentro de los contextos socioculturales, las poblaciones que residen en estos desarrollos espontáneos no captan adecuadamente la importancia de ejecutar y hacer operativas las prácticas que den un sentido de propiedad y pertenencia a su cotidianidad.

Los indicadores fundamentales para medir una identificación social en la que la participación ciudadana reordene y solvente sus problemas comunitarios, apenas fueron determinados en las respuestas obtenidas; solo 2 nociones de las 22 obtenidas pueden asimilarse al “apego al lugar”, lo que alerta de cómo un valor tan prioritario para la convivencia no produce acciones que se perciban como de uso corriente en el devenir de sus vidas. De la misma manera, el indicador que medía el “sentido comunitario y la participación” también recibió solo dos definiciones que podrían interpretarse a su favor. Si a esto le añadimos que el indicador que percibía la “identidad” en los habitantes de los desarrollos espontáneos únicamente consiguió 1 interpretación a su favor, podemos concluir que en los habitantes de los desarrollos espontáneos consultados, la posibilidad de consumar acciones que permitan un empoderamiento de la comunidad mediante la apropiación de los espacios, resulta improbable, pues el nivel de conciencia sobre la importancia de fortalecer el tejido social es muy bajo para que pueda hacerse viable el poder revertir los efectos demoledores que, por efecto de economías inclementes y de erradas políticas sociales, han impactado en la calidad de vida de estas comunidades, llevándolas a estados de precariedad vergonzosos.

CONCLUSIÓN

Cuando reflexionamos sobre los procesos de configuración histórica de la ciudad venezolana, nos enfrentamos a que los esfuerzos de definición de un espacio con identidad ha llevado a los pueblos a la delimitación de un territorio, en donde los procesos de apropiación del mismo les lleva a su vez a la definición del sentido de pertenencia a un lugar, cuyos significados sociales y culturales han dependido del grado de desarrollo alcanzado y ha sido manifiesto en la morfología física de la propia ciudad y los respectivos barrios que lo componen. La pobreza construye día a día su propia "informalidad" en los espacios olvidados de la ciudad, los cuales fueron tomados por los desarrollos espontáneos para autogestionarlos y autoconstruirlos.

En la ciudad de Mérida, es a partir de 1950 cuando comienza la dispersión y fragmentación de la trama urbana. Esta dinámica generó la expansión horizontal y vertical, dando como resultado el surgimiento de nuevos barrios en diferentes áreas de la ciudad, donde los diferentes estratos sociales comenzaron a ocupar en forma muy variada los sitios urbanos y espacios residuales de la ciudad (en la década de los sesenta el crecimiento de la ciudad y de los desarrollos espontáneos fue muy acelerado).

El espacio es producto de múltiples interconexiones del sistema de la ciudad (usos del suelo) y las acciones humanas, radicadas en un espacio social históricamente establecido, modelado por la identidad, las instituciones y normas sociales, identificado por la concepción del espacio absoluto, es decir, aquel "con existencia propia e independiente". Allí sus fronteras aparecen nítidas y se le da una figuración con la primacía de objeto, al ser tratado como un "otro", como una forma complementaria, no lo concibe totalmente integrado, funciona como un correlato necesario, donde los habitantes requieren de él, pero no lo percibe plenamente como espacio vivido, asimilado y entrañable, sino que esta mirada abre un paréntesis que deja abierta la posibilidad para la apropiación, para el asalto, que consolide la "conquista" capaz de fusionar, de afianzar otro tipo de percepción, más íntima, del espacio.

La organización del espacio se da de manera progresiva o gradual, convirtiendo el espacio público (la calle) en espacio multifuncional de mucha significación porque es utilizada para el juego y la recreación, transformándolo en un socio-lugar. Siendo esto el resultado de la construcción social de lugar, ocupado y apropiado por una comunidad influenciada por agentes políticos, económicos, sociales y globalizadores, resultado de la transformación y explotación del medio natural durante un proceso espacio-tiempo y espacio-sociedad.

Resultó que la identificación social en donde la participación ciudadana reordene y solvente sus problemas comunitarios, apenas fueron determinados en pocas personas con "apego al lugar", podemos concluir que los habitantes de los desarrollos espontáneos consultados, no se apropian de sus espacios, por lo tanto no conocen la importancia de fortalecer el tejido social para solventar muchos de los problemas acaecidos tanto por políticas sociales erradas como los originados por ubicarse en zonas de riesgos o de convivencia interna, que han impactado en la calidad de vida de estos desarrollos.

REFERENCIAS

Aguirre, V. y Coppiarolo, L. (2009). Tribus urbanas: sus características y la vinculación con la apropiación del espacio. XI Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la Plata. Disponible en www.memoria.fahce.unlp.edu.ar

Albornoz, J. (2009). *Diccionario de Filosofía*. Valencia-Venezuela: Vadell Hermanos Editores.

Amaya, C. (2013). La organización del espacio en el área metropolitana de Mérida. Mérida, Venezuela: Consejo de Publicaciones, ULA.

Bauman, Z. (2010). *La globalización. Consecuencias humanas*. México: Fondo de Cultura Económica, 5ta reimpresión.

Berroeta, H. y Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Polis*, 31.

Ching, F. (2013). *Arquitectura forma, espacio y orden*. España: Editorial Gustavo Gili.

Delius C., Gatzemeier, M., Sertcan, D. y Wünscher, K. (2005). *Historia de la Filosofía, desde la Antigüedad hasta nuestros días*. Alemania: Könemann.

Gausa, M. (2000). *Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada. ACTAR.* Barcelona-España.

Gómez, E. y Rojas, J. (2010). *Tiempos del pensamiento geográfico*. Serie: Estudios, 9. Archivo Arquidiocesano de Mérida-AAM. Mérida-Venezuela.

Guitián, C. (1993). Espacio habitable popular de la Caracas contemporánea", en Fadda, G. (Comp.). *La urbe latinoamericana. Balance y perspectivas a las puertas del tercer milenio*. Caracas: CDCH-UCV, Fondo Editorial Acta Científica Venezolana, pp. 367 (páginas: 89-118).

Moreno, A. (2014). *Organización del espacio en los estados Trujillo y Mérida 1971-2011.* Mérida-Venezuela: Vicerrectorado Administrativo de la Universidad de Los Andes.

Osta, M. y Briceño, L. (1987). *Ciudad y capitalismo*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Ediciones de la Biblioteca.

Sato, A. (2010). *Los tiempos del espacio*. Caracas-Venezuela: Los libros de El Nacional.

Vidal, T. y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, vol. 36, nº 3, 281-297, Facultat de Psicologia, Universitat de Barcelona.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-03

GUÍA DE DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO PARA ENTRENAMIENTO FÍSICO, CON BASE EN TENDENCIAS Y CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO EN VENEZUELA

Viviana Moreno Troconis
Diseñadora Industrial. Magíster en Desarrollo de Nuevos Productos.
viviamt@gmail.com / @latroconis

RESUMEN

La ciudad, medio físico y patrimonio colectivo de las personas que albergan sus actividades de convivencia, residencia, productivas y recreativas. Actividades que se despliegan en el espacio público, intervenido por elementos que interactúan con el ciudadano y son parte fundamental de la imagen urbana; como el mobiliario urbano, objetos que se utilizan y se integran en el paisaje urbano y deben ser comprensibles al ciudadano, cumpliendo así con su función principal: formalizar la habitabilidad de los espacios públicos. La ciudad venezolana registra una carencia en el equipamiento urbano e inadecuada interacción entorno – ciudadano; conllevando al uso limitado o nulo del espacio, poca concurrencia de personas y alta incidencia delictiva. Las áreas públicas serán empleadas por los ciudadanos si la zona y su equipamiento satisfacen carencias y cumplen con exigencias ambientales, funcionales, ergonómicas y técnico-estructurales, a la par de generar experiencias gratas a quienes hacen uso del espacio público. En tal sentido se genera un conjunto de requerimientos, especificaciones y atributos que dan como resultado una guía de diseño, con los lineamientos para proyectar y desarrollar mobiliario urbano para entrenamiento físico; actividad recreativa común en las ciudades venezolanas. El estudio y la formulación de la guía de diseño se basa en: la información teórica de las ideas afines a la investigación, la evaluación de antecedentes nacionales y extranjeros, el estudio del entorno y usuarios de las ciudades venezolanas, las tendencias del desarrollo sostenible como factor técnico productivo, la tipología del mobiliario urbano para entrenamiento físico en espacios al aire libre y las tendencias del diseño de productos. Aplicar los lineamientos de diseño formulados fomentará la reconciliación del ciudadano con el espacio público, haciendo más agradable su tránsito, estancia, contemplación y uso; mejorando la percepción y reforzando el sentido de pertenencia del espacio público por el ciudadano.

Palabras clave: diseño de productos, mobiliario urbano, recreación, entrenamiento físico, tendencias, diseño conceptual.

INTRODUCCIÓN

El mobiliario urbano es el conjunto de objetos relativos al equipamiento de los espacios públicos, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación, que se sitúan de forma eventual o permanente. El concepto de Mobiliario Urbano parte de un paralelismo entre la ciudad y la casa, en donde ambas tienen la necesidad de ser amobladas con el fin de desarrollar distintas actividades.

Habitable, es un atributo clave para concebir espacios pertinentes al uso y que generen y/o refuercen el sentido de pertenencia. Un espacio público requerirá de elementos vinculantes entre su escala y los ciudadanos. El mobiliario urbano permite una relación más estrecha y mejor guiada; es el responsable de la habitabilidad del espacio público, siempre que sea correcto su diseño e implementación.

La generación de experiencia es una condicionante de las propuestas centrada en el usuario. Enfoque del diseño de productos que prioriza en la relación producto - usuario, no solamente en el aspecto funcional, sino perceptual y afectivo. Con un mobiliario urbano adecuado, que asista actividades recreativas, contemplativas, de descanso, etc., se pueden generar experiencias en espacios públicos que incentiven las buenas prácticas y el disfrute por parte de la ciudadanía.

El objetivo de la investigación es generar una guía de diseño; una serie de requerimientos, especificaciones y atributos, que dicten de qué manera debe ser el mobiliario urbano para entrenamiento físico, una de las actividades recreativas más recurrentes por los ciudadanos. El objetivo de la guía de diseño será aportar en la consolidación de espacios públicos habitables y que fomenten la generación de experiencias gratas. Para la formulación de la conceptualización es fundamental las características del entorno urbano venezolano y las tendencias en la práctica de entrenamiento físico, las de diseño de productos y las de desarrollo sustentable.

ARTÍCULO

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En Venezuela el territorio urbanizado es del 40%, según datos de Venescopio en el 2011. El 93% de la población vive en asentamientos urbanos, en base a las estimaciones del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (DAES) para octubre de 2011. Dando como resultado, una desigualdad muy marcada en el territorio venezolano, generando retos urbanísticos importantes.

Las condiciones físico-espaciales de las ciudades deben proveer de infraestructuras, equipamientos y servicios, para ejecutar actividades propias del espacio público y propiciar una adecuada calidad de vida en los asentamientos urbanos. Pero, en líneas generales, las ciudades venezolanas carecen de un sistema estructurado que garantice espacios públicos habitables, lo que refuerza el desapego con el entorno urbano, la desigualdad social y la inseguridad. En específico, es común la escasa implementación de mobiliario urbano y en algunos casos, inadecuado; el vínculo cuidado-ciudad se encuentra desprovisto.

Otro factor es el hecho de que “la normativa de equipamientos urbanos no reconoce las diferencias urbanas y ambientales derivadas de los diferentes grados de complejidad en el desarrollo urbano, de las relaciones sistémicas entre sus componentes, de la localización geográfica de los centros poblados y de la disponibilidad de espacios” (Marín, Mártinez y Viloria, 1999).

Si bien Venezuela tiene un déficit importante en las condiciones de espacio público urbano, el mobiliario urbano existente solventa en mayor o menor grado las necesidades de primer orden, por ejemplo, la de tránsito. Queda un vacío relativo a las actividades de esparcimiento; sean recreativas, de descanso o contemplativas.

Un análisis perceptivo del entorno inmediato, arroja la carencia de espacios públicos con mobiliario urbano recreativo; en especial para entrenamiento físico, una actividad de esparcimiento al aire libre que es recurrente por los ciudadanos. En ciertos municipios de las ciudades de mayor concentración de población, como Caracas, se ha fomentado el uso del espacio público como un lugar de esparcimiento y disfrute al aire libre con la práctica de actividades física.

Toda ciudad, que apueste por habitantes satisfechos con su entorno, debe satisfacer las necesidades básicas, pero no debe obviar aquellas que recrean y distienden. Es entonces cuando, las experiencias gratas que los ciudadanos tengan en el espacio público hacen que se afiance el lazo y el sentido de pertenencia.

2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El mobiliario urbano de las ciudades de Venezuela, en líneas generales, poseen grandes deficiencias en su función, uso, conformación y percepción. Siendo elementos monofacéticos, incomodos, inseguros, poco atractivos y sin intención de aportar a la imagen urbana. Afectando directamente al usuario que lo emplea y al entorno en donde se ubica. No escapan de este análisis el mobiliario urbano para recreación, específicamente el usado para entrenamiento físico.

3. OBJETIVO GENERAL

Conceptualizar y establecer los parámetros de diseño de mobiliario urbano para entrenamiento físico, sujeto a los lineamientos de tendencias y a las condiciones de las ciudades venezolanas. Con la intención de afianzar los lazos entorno-ciudadano y propiciar la práctica de dicha actividad recreativa.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El interés por el entrenamiento físico cada día gana más adeptos. Es un fenómeno social que ha pasado de ser una actividad exclusiva para personas dedicadas a la práctica de un deporte, para transformase en una necesidad diaria de una parte importante de la sociedad, involucrando personas de cualquier edad y condición física. La actividad física como modo de entretenimiento es una consecuencia de las transformaciones de las sociedades contemporánea, por ser hoy por hoy “más abiertas, desarrolladas y permeables a nuevas dinámicas y actividades de ocio de todo cuño” (Hita Alonso, 2001, p. 183).

Considerando que, en la sociedad actual la mayor concentración de personas habita en zonas urbanizadas, es importante que las ciudades tomen en cuentan los espacios dedicados a la recreación como un componente de sociabilización y como factor de atracción. Los espacios públicos que consideren la tendencia de la sociedad a la práctica de rutinas entrenamiento físico, requerirán del equipamiento para el desempeño de esta actividad.

El mobiliario urbano para entrenamiento físico en zonas públicas entrarían dentro de la categoría de los parques urbanos activos, identificados como los “espacios físicos que

pueden ser construidos, diseñados o reconstruidos para el desarrollo de actividades dirigidas al esparcimiento y al ejercicio de disciplinas lúdicas, artísticas o deportivas que tienen como fin promover la salud física y mental, y que requieren infraestructura destinada a concentraciones de público" (Ocampo Eljaiek, 2008, p. 107).

5. **ENTORNO: ESPACIOS PÚBLICOS**

5.1. **El espacio público en las ciudades de Venezuela**

"Es inobjetable la importancia que estos espacios tienen para el urbanismo, la sociedad y la ciudad" (Rangel Mora, 2002, p. 6). Es así como se reconoce al espacio público, fundamental para la socialización.

Debido a las precarias condiciones del espacio público, tanto en su presencia como en su localización, extensión y calidad, las actividades de socialización y expresión se muestran menos espontáneas, más conducidas y muy afectadas.

Si se concretan acciones de mejoramiento de sus cualidades, estos espacios serian retomados por el ciudadano. Acciones que deben estar relacionadas con el embellecimiento, mantenimiento, adecuación y vigilancia que motiven la expresión pública, el arte urbano, los espacios de descanso, los eventos culturales, el entrenamiento físico, en definitiva, actividades de paso, estancia y esparcimiento o recreativas.

De implementarse se obtendría un sistema estructurado de espacios públicos cuyos atributos, tipología y características generen un vínculo efectivo y afectivo con los ciudadanos. Tal sistema debe dotar de una variada oferta de espacios, equipamiento y servicios para la realización segura, oportuna y motivadora de las actividades urbanas. El sistema debe componerse de códigos simples pero elocuentes, para darle identidad, legibilidad, diversidad, vitalidad y confort a la ciudad. Parámetros estos, fundamentales para detectar una buena calidad ambiental urbana.

Este sistema de espacios públicos urbanos ha de ser el lugar más democrático de la ciudad, el espacio de todos en igualdad de condiciones, para su disfrute.

Dicho estudio puntualiza en reconocer los logros de la diversión privada y la practica segregada de deporte, pero se hace imperiosa la recreación pública, cuyo goce llegaría a un mayor espectro de la población.

Retomar los espacios urbanos es sinónimo de encuentro para estrechar lazos sociales, crecer emocionalmente, compartir y disfrutar en y de una ciudad grata, legible, segura, con la cual se identificarían sus ciudadanos.

6. **USUARIOS**

Al estar interactuando en el espacio público el perfil de los usuarios es variado, por eso se debe considerar para la adecuada relación mobiliario urbano – persona(s):

6.1. **Tipos de Usuarios**

6.1.1. **Usuarios Directos o de Primer Orden:**

Aquellos que tienen contacto con el mobiliario urbano de entrenamiento físico en mayor grado.

- En el momento de uso: intervienen aquellas personas que se ejercitan.
- En el momento de mantenimiento: personas encargadas de la limpieza o reparación del mobiliario urbano.
- En el momento de la fabricación e instalaciones: personal capacitado que se encarga de la manufactura, ensamblaje, transporte y colocación de las piezas que componen el elemento.

6.1.2. **Usuarios Indirectos o de Segundo Orden:**

Aquellos cuyo contacto con el elemento se limita a la visual. En este tipo de usuario se encuentran, el peatón, el conductor y las personas que laboran en los espacios públicos.

6.1.3. **Usuarios Indeseado o de Tercer Orden**

Representados por delincuentes y agresores, quienes atentan contra la estructura física del mobiliario urbano.

6.2. **Características de los Usuarios**

Por ser el entorno urbano el contexto en donde se genera la interacción, los usuarios potenciales son:

- Polifórmicos y Transculturales: interactúan con el mobiliario urbano personas de ambos sexos, de diversas edades (niños, jóvenes, adultos y ancianos), con diferentes estatus sociales, con niveles variados de habilidad, conocimientos, experiencias, religiones y culturas.
- Temporales: de acuerdo a la época, el día, la hora, la edad, los usuarios cambian sus expectativas y capacidades y forma de interacción con el equipamiento del lugar.

La polivalencia de quienes tienen contacto con el mobiliario urbano es extensa, sin embargo, hay un público objetivo, aquellas personas entusiastas y dedicadas al entrenamiento físico, el fitness y de los deportes al aire libre, con un estilo de vida en común, enérgicas y activas.

7. **TENDENCIAS**

Este apartado tiene como objetivo generar un valor añadido a la guía de diseño que se propone, por medio de directrices que se establecen por las condiciones de la actualidad, en vista de los cambios que ha habido en la escena global.
El estudio de tendencias arroja una serie de porqués de ciertas decisiones al generar la conceptualización de un diseño. Normalmente cuando se hace referencia a tendencia se piensa como un sinónimo de moda. Cabe señalar que esta investigación no pretende establecer un listado de características sujetas a una temporada, por el contrario, se afinca en la pertinencia y atemporalidad, por eso que sea congruente con el estudio de las tendencias en los temas que aborda la investigación.

7.1. **Tendencias de la Práctica de Entrenamiento Físico**

En Venezuela se ha manifestado, en mayor medida en los últimos tiempos, ejercitarse al aire libre como actividad recreativa; pudiendo ser grupal o individualmente, promocionada o no por alguna institución o empresa.

Hay tipos y rutinas de entrenamiento físico al aire libre, que emplean el equipamiento del espacio público. Quizá la razón más evidente de su proliferación es que no requieren de un pago o membrecía para ejecutar dicha actividad, que supone estar saludable y en forma. La recesión, incluso a nivel mundial, ha incidido en que las personas opten por hacer actividades deportivas al aire libre.

Durante los últimos años en Venezuela se han impulsado este tipo de actividades, por organismos gubernamentales, entes privados o a manera de personal de aficionados al entrenamiento físico; propiciando la socialización y el uso del espacio público, además de contribuir a la erradicación del sedentarismo en los ciudadanos.

En ciudades de mayor concentración de población, como Caracas, es evidente que las personas usen las vías y espacios públicos para entrenar, especialmente a tempranas horas de la mañana y antes del anochecer; porque: son los momentos que se les dedica al entrenamiento y por la seguridad que supone estar a horas donde haya gente en la zona.

7.2. **Tendencias del Diseño de Productos**

En los últimos años, particularmente desde el 2008, ha habido una serie de transformaciones globales en el entorno sociocultural y económico, causando diferentes reacciones en las personas y en los mercados. El punto de inflexión ha sido la crisis financiera y económica internacional, que ha desplazado el sistema de valores hacia una mayor racionalidad y conciencia colectiva, con una serie de acciones para la corrección de excesos y el retorno a un estilo de vida menos ostentoso.

En este sentido, según el reporte que realizara el Observatorio de Tendencias del Hábitat, en el 2010, la crisis conlleva a una preocupación mayor por aquellos valores que afectan a la sociedad en conjunto: la preocupación por el entorno, el bienestar, la no manipulación y una mayor capacidad de empatía hacia problemas ajenos.

Se enfatiza la moderación y la racionalidad, pero continúa la demanda de dosis emocionales en los productos para representar símbolos reconocidos por los colectivos. No se desliga la eficiencia de la experiencia.

De acuerdo al estudio *Understanding the Post-Recession Consumer de* Paul Flatters y Michael Willmott, la tendencia dominante es la simplicidad, la cual tendrá un mayor desarrollo en el largo plazo, debido a un cambio en las costumbres de los consumidores.

Los productos han de tener un sentido, con alto nivel resolutivo a una necesidad o deseo en concreto, sin ostentación y con mínimo riesgo financiero, insertos en un ciclo más natural, más pausado y reflexivo.

7.3. **Tendencia del Desarrollo Sostenible.**

El enfoque de la sostenibilidad aplicado al diseño de producto tiene entrelazados tres objetivos cruciales:

- Disminuir el impacto negativo en el ambiente.
- Considerar mejoras en la calidad de vida de una sociedad.
- Rentabilidad económica.

Según CED (*Comission on Environment and Development*) la meta global del desarrollo sustentable es lograr un progreso que satisfaga las necesidades del presente sin

comprometer la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades, para minimizar la degradación que la industria causa en el medio ambiente.

Cabe recalcar que “la sostenibilidad es un parámetro relativo que se emplea siempre para comparar. No existen actividades sostenibles como valor absoluto”. (Burón Maestro, 2008).

La opción de materia prima más viable para la elaboración de mobiliario urbano en Venezuela, y que responde a los parámetros de sostenibilidad, es el concreto. Su uso extendido en la fabricación y su resistencia a la intemperie y al uso, hacen que sea favorable su escogencia. Sin embargo, no es descartable la opción de implementar procesos de fabricación cíclicos usando materiales de desecho.

8. **DISEÑO CONCEPTUAL**

8.1. **Necesidad**

Afiliación basada en la asociación, participación y afecto del individuo en un contexto público, que propicie el disfrute y captura de experiencias, por medio de elementos para la realización de entrenamiento físico que permitan la recreación activa. sin excluir la pasiva.

8.2. **Concepto de Producto**

Entendido como la serie de atributos que el producto debe cumplir o poseer para satisfacer la necesidad planteada, los requerimientos y sus especificaciones. Describe al producto de forma sintetizada.

8.3. **Atributos del Producto**

Serie de valores que el diseño deberá considerar, en función del cambio de rumbo consumo y apreciación de los productos.

- Atemporalidad: perdurable en el tiempo en cuanto a estética y calidad.
- Longevidad: sentido de utilidad y durabilidad.
- Transparencia: transmisión de discursos claros, coherentes y creíbles.
- Versatilidad: el usuario en frente de una extrema practicidad, facilidad de uso y confort.
- Seguridad: ser referente de buen desempeño sinónimo de buena inversión.
- Distintivo: ser o representar algo único desde una emocionalidad razonada y justificada.

8.4. **Concepto de Diseño**

La generación del concepto de diseño, tiene como objetivo encontrar la manera de poner en manifiesto las intenciones que se expresan en la necesidad. De ella se derivan dos conceptos elementales:

- Concepto de Reunión: que propicia la afiliación del individuo en un contexto público, para el disfrute y captura de experiencias.

- Concepto de Vitalidad: para ilustrar la idea de mobiliario urbano propicio para entrenamiento físico y solape de actividades de recreación pasiva.

El objetivo del concepto de diseño es ser intencional y atrayente, representando “Reunión” y “Vitalidad”.

8.4.1. **Reunión**

Según la Real Academia Española es la acción y efecto de reunir, es decir de volver a unir a un conjunto de seres vivos y/o inertes.

Las relaciones que se establecen con el concepto de Reunión son:

- Unir, juntar, amontonar, combinar, unificar, integrar, encuentro, congregación, coincidencia, simbiosis.
- Se expresa en espacios públicos, como las plazas. Convocan personas para hacer pausas en su transitar, realizar estancias cortas, contemplar, interactuar con otras personas, animales, equipamiento y/o elementos naturales.

8.4.2. **Vitalidad**

Como lo define la Real Academia Española es la cualidad de tener vida, que se expresaría en lo activas o eficaces que son las facultades que dotan de energía e impulso a un individuo.

Las ideas que se relacionan con Vitalidad son:

- Animo, vivacidad, dinamismo, vigor. Cromáticamente manifestadas en colores con alto brillo.
- Longevidad, resistencia, estabilidad. Representadas por espacios y edificaciones de demostrada durabilidad al tiempo, por cómo están estructurados y el uso de determinados materiales.
- Salud, bienestar. En la sociedad occidental representado por los cánones de belleza: simetría y proporciones.

9. **GUÍA DE DISEÑO**

9.1. **Propósito de la Guía de Diseño**

El propósito de la guía es el establecimiento de lineamientos de diseño para el desarrollo, fabricación e implementación de mobiliario urbano para la realización de actividades de entrenamiento físico, en espacios públicos de ciudades venezolanas.

El diseño e implementación de este tipo de elementos, según los lineamientos de la guía, tienen como objetivo promover el uso de espacios públicos pensados en la interacción con sus habitantes, que alberguen actividades de desahogo de la cotidianidad, que propicien un bienestar colectivo y un estilo de vida más saludable.

La guía basa sus planteamientos en el esquema de los manuales de diseño urbano, en la investigación realizada acerca de recreación, entrenamiento físico y entornos urbanos, en los usuarios, en elementos implementados en el país y alrededor del mundo, las tendencias, en la necesidad, los requerimientos y sus especificaciones y los conceptos de producto y diseño. Siendo un compendio de múltiples factores que aportan y condicionan el diseño de los productos en cuestión.

La guía puede ser un punto de partida en la conformación de un documento más amplio para el diseño de mobiliario urbano en el país.

9.2. **Lineamientos de Diseño**

El mobiliario urbano para entrenamiento físico estaría localizado en espacios públicos de las ciudades venezolanas, en donde haya o se implemente su uso para actividades recreativas. Los espacios como parques y áreas verdes en zonas residenciales, académicas y deportivas son propicios para la implementación de este tipo de equipamiento, fundamentalmente porque son utilizados o habitados por personas que coinciden con el perfil de usuario.

El mobiliario urbano para entrenamiento físico se compondría de varios componentes, elementos, productos, según la función; los cuales han de estar coordinados entre ellos y con el entorno, para formalizar la idea de un espacio que asista a la práctica de actividades físicas. Su presencia es clave en la consolidación de una imagen que se tenga del espacio público en donde estarían instalados.

Los aspectos funcionales, usabilidad, tecnológicos – estructurales y perceptuales que configuran al mobiliario urbano para entrenamiento físico, han de ser debidamente diseñados para garantizar elementos útiles a la mayor parte de las personas de la comunidad, que garanticen su factibilidad de producción, instalación, mantenimiento y reconversión de los elementos al culminar su ciclo de vida útil, procurando el menor impacto ambiental posible y beneficiando la imagen del entorno urbano.

Los lineamientos de diseño que satisfacen estas exigencias se derivan de los atributos del concepto de producto y de diseño, los cuales se derivan de los requerimientos de los aspectos funcionales, usabilidad, tecnológicos – estructurales y perceptuales.

9.3. **Atributos – Requerimientos – Especificaciones**

9.3.1. **Atemporal y Longevo**

Los atributos atemporal y longevo proyectan: excelencia, calidad y durabilidad en un objeto útil y perdurable en el tiempo, cuya función radica en la simplicidad

Tabla 1: Guía de Diseño. Atributos: Atemporal y Longevo. (Elaboración propia).

Elemento caracterizado por su robustez y durabilidad	Altamente resistente a la intemperie.	Materiales y acabados poco sensibles a las condiciones atmosféricas.
	Resistencias a las cargas que está sometido por las actividades que se ejecuten.	Materiales de alta durabilidad. Vaciados, láminas y tubos estructurales.
		Configuración con geometrías de alta estabilidad estructural.
	Empleo de juntas estáticas en el mayor rango posible.	Configurado en base a elementos no móviles de gimnasios.
	Instalación(es) permanente(s).	Sistema de anclaje al terreno previamente preparado.
Estéticamente atemporal	Configuración formal simplificada.	Depuración formal.

9.3.2. **Versátil y Seguro**

Los atributos versátil y seguro proyectan: comodidad, facilidad de uso y amabilidad, abocado a la mejora de la calidad de vida en un elemento práctico, de uso intuitivo y de carácter robusto. Caracterizado por su extrema funcionalidad, modular y polivalente, con una configuración simplificada en pro de la función. Producto bondadoso con el medio ambiente, con las personas y con la sociedad.

Tabla 2: Guía de Diseño. Atributos: Versátil y Seguro. (Elaboración propia).

Adaptabilidad, practicidad y comodidad en el momento de uso del mobiliario urbano a las personas que se ejerciten o deambulen en el entorno urbano	Permitir la ejecución de actividades físicas por ambos géneros.	Implementación de elementos destinado a actividades de fuerza y musculatura para los hombres y cardio y flexibilidad para las mujeres
	Ser accesible a la población, considerando el promedio dimensional de las personas jóvenes y adultas.	Dimensionar en base a la altura media de la población venezolana. Hombre: 1,70m / Mujer: 1,58m
	Proveer puntos de interacción para personas jóvenes y adultas con discapacidades visuales y motoras.	Acceso de silla de ruedas. Puntos de apoyo. Sistemas de comunicación para personas invidentes.
Puntos de interacción para entrenar diferentes partes del cuerpo	La configuración debe posibilitar ejecutar diferentes tipos de ejercicios, sin necesidad de ser elementos móviles	Configurado en base a elementos no móviles de gimnasios.
Practicidad y comodidad en el momento de fabricación, instalación, mantenimiento	De poco y expedito mantenimiento.	Materiales y acabados poco sensibles a las condiciones atmosféricas.
		Con texturas planas en su mayor extensión.
	Elementos(s) de peso adecuado para ser manipulado y trasportador por operarios.	Carga adecuada para una persona de género masculino acostumbrado al trabajo pesado.
	Elementos(s) versátil al instalar.	Uso de vínculos y elementos repetitivos multifuncionales
Utilidad polivalente. Elemento adaptable a diferentes espacios públicos.	Establecer el espacio y los componentes para realizar actividades de entrenamiento físico.	Presencia y conjugación de los equipos de gimnasios y áreas para ejercitarse: Bancos, barras y pavimentos.
	Albergar prácticas o actividades alternas.	Componentes que acojan prácticas deportivas urbanas como el parkour y el skateboarding.
		Espacio para actividades grupales como fitness, yoga, pilates, taichí.
		Áreas o componentes para usos extendidos, como: estancia, contemplación y reunión.
Consolidación de la función primordial	Configuraciones establecidas para el mobiliario urbano de entrenamiento físico.	Presencia y conjugación entre sí de los equipos de gimnasios: Bancos, Barras, Vallas

Consolidación de la función primordial (cont.)		
	Áreas o componentes para realizar ejercicios de flexibilidad y fuerza.	
	Circuito de ejercicios.	Distribución de los elementos para realizar una rutina básica, especificando los pasos: calentamiento, ejercitación y estiramiento.
Masificable a nivel productivo bajo criterios de sustentabilidad	Configuración adecuada en base al formato de los materiales y a los procesos que se dispongan.	Dimensionar los elementos para generar la mínima cantidad posible de desperdicios en la utilización de los materiales para construcción.
	Empleo de procesos de manufactura o conformado de tecnología básica y bajo impacto ambiental.	Uso de materiales de construcción para modificarlos con maquinado.
		Procesos que permitan el reciclaje de materiales.
	Uso o reúso de materiales construcción existentes en el mercado nacional.	Uso de materiales de construcción
	Elementos preensamblado para agilizar su instalación en el lugar.	Uso de vínculos y elementos repetitivos multifuncionales.
	Apilable para su almacenado y traslado.	

9.3.3. **Transparente y Distintivo**

Los atributos transparente y distintivo se asocian con los conceptos de convivencia, compartir y comunidad. De perspectiva amable y cercana al usuario, se caracterizan por ser puntos de equilibrio entre la individualidad y el colectivo, con formas, funcionales.

Tabla 3: Guía de Diseño. Atributos: Transparente y Distintivo. (Elaboración propia).

Impacto positivo a la imagen urbana de la ciudad venezolana.	Aportar beneficios estéticos al entorno donde se ubica.	No invasivo, más bien agrupador Formalización del mobiliario urbano como hito urbano
	Sensación de pertenencia: Habitable.	Elementos confortables
	Sensación de pertinencia: Seguridad.	Elementos estructuralmente estables.
	Generar el efecto sorpresa al interactuar (*discovery*).	Mediante la interacción las personas encontraran diversos modos de desenvolverse con los elementos.
	Asociación con los conceptos de convivencia, compartir y comunidad.	Áreas o componentes para usos extendidos, como: estancia, contemplación y reunión.
De discursos claros y evidentes.	Comunicar efectivamente su función principal, la de mobiliario urbano para entrenamiento físico.	Presencia y conjugación entre si de los equipos de gimnasios: Bancos y Barras
	Comunicar con claridad su modo de uso.	Displays informativos.

Masificable a nivel productivo bajo criterios de sustentabilidad.	Configuración adecuada en base al formato de los materiales y a los procesos que se dispongan.	Dimensionar los elementos para generar la mínima cantidad posible de desperdicios en la utilización de los materiales para construcción.
	Empleo de procesos de manufactura o conformado de tecnología básica y bajo impacto ambiental.	Uso de materiales de construcción para modificarlos con maquinado.
		Procesos que permitan el reciclaje de materiales.
	Uso o reúso de materiales construcción existentes en el mercado nacional.	Uso de materiales de construcción
	Elementos preensamblados para agilizar su instalación en el lugar.	Uso de vínculos y elementos repetitivos multifuncionales.
	Apilable para su almacenado y traslado.	
Hacerlo evidente y distintivo.	Reconocimiento de espacio destinado al entrenamiento.	Empleo de configuraciones características el mobiliario urbao para entrenamiento físico.
	Conformase como hito para las prácticas de actividades recreativas, principalmente la de entrenamiento físico, secundada por las actividades de: estancia, contemplación y reunión.	Elementos que propicien su vistosidad.
Atractivo a un público entusiasta por las actividades físicas al aire libre.	Sugerir actividades enérgicas, que estimulan la generación de endorfinas.	Distribución de elementos que generen un circuito de ejercicios, utilización del color en los puntos de interacción en donde se generen las actividades.
	Caracterizar los rasgos de un estilo de vida saludable: activo, físicamente atractivo, buen humor, estable emocional.	Representación de los rasgos con elementos de composición formal.
	Recrear los conceptos de ligereza y solidez, uno para el movimiento y otro para la estabilidad, uno por la actividad y el otro por la finalidad.	Manejo y diferenciación de los elementos por medio de su peso físico y visual.
Puntos de interacción para entrenar diferentes partes del cuerpo.	La configuración debe posibilitar ejecutar diferentes tipos de ejercicios, sin necesidad de ser elementos móviles	Configuración en base a elementos no móviles de gimnasios.

9.3.4. **Intencional y Atrayente**

Los atributos intencional y atrayente proyectan los conceptos de reunión: afiliación del individuo en un contexto público, para el disfrute y captura de experiencias y el de vitalidad: mobiliario urbano propicio para entrenamiento físico y eventualmente la de recreación pasiva.

Tabla 4: Guía de Diseño. Atributos: Intencional y Atrayente. (Elaboración propia).

Impacto positivo a la imagen urbana de la ciudad venezolana.	Aportar beneficios estéticos al entorno donde se ubica.	No invasivo, más bien agrupador Formalización del mobiliario urbano como hito urbano
	Sensación de pertenencia: Habitable.	Elementos confortables
	Sensación de pertinencia: Seguridad.	Elementos estructuralmente estables.
	Generar el efecto sorpresa al interactuar (*discovery*).	Mediante la interacción las personas encontraran diversos modos de desenvolverse con los elementos.
	Asociación con los conceptos de convivencia, compartir y comunidad.	Áreas o componentes para usos extendidos, como: estancia, contemplación y reunión.
Hacerlo evidente y distintivo.	Reconocimiento de espacio destinado al entrenamiento.	Empleo de configuraciones características el mobiliario urbano para entrenamiento físico.
	Conformase como hito para las prácticas de actividades recreativas, principalmente la de entrenamiento físico, secundada por las actividades de: estancia, contemplación y reunión.	Elementos que propicien su vistosidad.
Atractivo a un público entusiasta por las actividades físicas al aire libre.	Sugerir actividades enérgicas, que estimulan la generación de endorfinas.	Distribución de elementos que generen un circuito de ejercicios, utilización del color en los puntos de interacción en donde se generen las actividades.
	Caracterizar los rasgos de un estilo de vida saludable: activo, físicamente atractivo, buen humor, estable emocional.	Representación de los rasgos con elementos de composición formal.
	Recrear los conceptos de ligereza y solidez, uno para el movimiento y otro para la estabilidad, uno por la actividad y el otro por la finalidad.	Manejo y diferenciación de los elementos por medio de su peso físico y visual.

CONCLUSIÓN

La ciudad es el medio de reunión de todos los actores de la sociedad donde actúan y conviven, es el lugar de expresión de las más diversas culturas y estilos de vida, es el medio en donde todas las disciplinas tiene un espacio para investigar, proponer y contribuir.

El diseño de productos es fundamental para enlazar las amplias dimensiones del entorno urbano con la escala humana, desarrolla interfaces lógicas a las condiciones humanas, ambientales y técnicas.

Este trabajo persiguió el objetivo de generar parámetros de diseño para el desarrollo de equipamiento urbano que sirvan de enlace entre el ciudadano y el espacio público de las ciudades venezolanas; las cuales llegan a una cantidad considerable de personas, pero que actualmente son deficitarias de uso y experiencias gratas al usarlas.

La investigación realizada fue hilando los factores que condicionan al mobiliario urbano, los ciudadanos y una de las actividades recreativas que se dan en la ciudad, el entrenamiento físico. Factores que al ser entendidos dieron como resultado un listado de atributos que dan soluciones a la situación problemática.

Los atributos son la medula espinal del trabajo y es donde radican los aportes del mobiliario urbano para entrenamiento físico que se propongan a partir del uso de la guía de diseño.

La guía de diseño es la conclusión de la investigación realizada, es la contribución técnica del trabajo para el desarrollo correcto, efectivo, eficaz y justificado de un mobiliario urbano para entrenamiento físico con la finalidad de habitar los espacios públicos y fomentar el sentimiento de pertenencia.

La guía es una herramienta conceptual, inquieta y ávida de nueva información, se enriquecerá con la actualización de sus especificaciones, con la inclusión de otros tipos de mobiliario urbano y otras funciones principales. Es el inicio de lo que pudiese ser un manual de diseño de mobiliario urbano para las ciudades venezolanas.

REFERENCIAS

Ardito, L. (2009) *Street Design Manual.* New York City Department of Transportation. Recuperado de www.nyc.gov/dot

Burney, D. Farley,T. (2010). *Active Design Guide Lines. Promoting Physical Activity and Health in Design.* The New York City Departments of Design and Construction (DDC), Health and Mental Hygiene, Transportation (DOT), and City Planning. Recuperado de http://www.nyc.gov/html/ddc/html/design/active_design.shtml/

Burón Maestro, M. (23 de Noviembre de 2011). *Sustentabilidad.* Recuperado de www.imcyc.com/ct2008/sept08/sustentabilidad.htm

CEPAL, C. E. (17 de Noviembre de 2011). *Boletín Demográfico No 63*. Recuperado de http://www.eclac.org/celade/publica/bol63/BD6311.html

Gobert Tejeiro, D. (2010). *Cuaderno de Tendencias del Habitat*. Recuperado de http://blogitc.itc.uji.es/docs/VCTH1011.pdf

Hita Alonso, C. (2001). *Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI*. Madrid, España: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

Marin, R., Mártinez, R., & Viloria, N. (1999). *Formulación de Normas de Equipamiento Urbano. Informe Final.* Universidad Simón Bolívar. Instituto de Estudios Regionales y Urbanos, Caracas, Venezuela.

Negredo, I. (6 de Diciembre de 2010). *Fitness & Business*. Tendencias Fitness 2011. Análisis de ACE y ACSM. Recuperado de http://fitnessandbusiness.blogspot.com/2010/12/tendencias-fitness-2011-analisis-de-ace.html

Ocampo Eljaiek, D. R. (2008). Los espacios urbanos recreativos como herramienta de productividad. *Revista EAN - Escuela de Administración de Negocios* (63), 107.

Rangel Mora, M. (24 de agosto de 2002). *La Recuperación del Espacio Público para la Sociabilidad Ciudadana .* Recuperado de http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/13458/1/recuperacion_spacio.pdf

Serra, J. M. (2000). *Elemetos Urbanos, mobiliario y microarquitectura.* Barcelona, España. Gustavo Gili.

UNICEF. (28 de Mayo de 2012). *Un mundo urbano.* Recuperado de http://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-UN-MUNDO-URBANO.pdf

Venescopio. (17 de Noviembre de 2011). *Publicaciones.* Recuperado de http://www.venescopio.org.ve/docs/Cap1.pdf

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-04

LA TÁCTICA URBANA EN EL INTERSTICIO COMO ARTICULADORA DE CIUDAD

Teresa García Alcaraz
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escola Tècnica Superior d' Arquitectura de Barcelona (ETSAB), Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).
archithoughts@gmail.com

RESUMEN

Esta investigación estudia el comportamiento de los intersticios urbanos existentes en la ciudad latinoamericana. Caracas se muestra como caso de estudio que representa los paradigmas emergentes propensos a enlazar el territorio a través de distintas tácticas urbanas que buscan la construcción de una ciudad más inclusiva. El enfoque de este trabajo entiende la acción artístico-participativa como responsable, catalizadora del empoderamiento cívico del espacio urbano fragmentado. Los intersticios urbanos son entendidos como lugares de transición y tensión entre lo antiguo y lo nuevo, lo formal y lo informal, que deben ser reprogramados a niveles multi-escalares para poder alejarnos de las dicotomías mediante las cuales las ciudades contemporáneas son descritas. Los intersticios son espacios que aún continúan seduciendo a los actores urbanos porque su contenido sirve como un contexto para la incertidumbre cultural. A pesar de ser constantemente moldeados para fines no creativos, hoy en día estos espacios se reciclan por sí mismos buscando una razón de ser dentro de la urbe. Analizando distintos procesos dinámicos de naturaleza física, este estudio documenta el impacto de las intervenciones tácticas en la construcción y uso del espacio público, y propone nuevas formas de colaboración y participación social. Los espacios limítrofes existentes entre los barrios autoconstruidos y las urbanizaciones cerradas se consideran vitales en el proceso de articulación de la ciudad para transformarse en símbolos de interacción y facilitadores de intervenciones urbanas, que se convierten en conectores vitales entre dos realidades que pueden tener diferencias pero nunca barreras.

Palabras clave: Caracas, ciudad fragmentada, intersticios, intervenciones urbanas.

INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo xx, Latinoamérica experimentó un alto proceso de urbanización debido a distintos factores sociales, económicos y políticos que generaron un cambio en la estructura urbana y social de las principales urbes del continente. En este estudio, la ciudad de Caracas es presentada como un escenario privilegiado para entender los mecanismos de producción y reproducción de las desigualdades urbanas presentes en el territorio.

De la misma manera que otras capitales latinoamericanas, Caracas fue forzada a expandir su centro histórico –representado en forma de damero ortogonal– a causa de nuevas unidades residenciales que surgieron en las afueras de la ciudad tradicional.

El esparcimiento y la extensión descontrolada prosiguió al crecimiento irregular de la población, la cual se repartía de una manera desigual en asentamientos urbanos marginales –conocidos en Venezuela como barrios–, edificios para la clase obrera, condominios cerrados y casas de campo para las élites; distintas formas de crecimiento urbano incontrolado, a lo que algunos autores llaman “urbanización extendida” (Brenner and Schmid, 2015).

Mucho interés se ha plasmado en cada una de estas unidades residenciales que conforman la ciudad, pero poco se conoce de lo que sucede en los nuevos márgenes, periferias y arrabales de estos vecindarios. Se propone que los espacios colindantes entre cada una de estas unidades, llamados intersticios, deberían estar identificados como parte de la estructura urbana citadina, enfocados a reconectar, unir y asumir la necesidad de una construcción social y artística fijada a nivel espacial. Estos espacios son vitales en el proceso de articulación de la ciudad y a la vez son esenciales para superar las dicotomías características de la ciudad latinoamericana.

En esta investigación se analizan distintas acciones urbanas de índole artístico-participativa realizadas dentro del marco “El Calvario-Puertas Abiertas”, específicamente en la calle El Progreso, un espacio intersticial que colinda con el barrio de El Calvario y el casco histórico del pueblo de El Hatillo en el área metropolitana de Caracas. Para llevar a cabo este estudio, el intersticio no es entendido como una mera línea divisoria que denota diferencia entre las partes que separa, sino más bien se concibe como un área que actúa como espacio de transición y mediación. como un espacio relacional que habita en todas nuestras ciudades, situándose entre las esferas donde conviven distintas realidades que se activan e interactúan de una manera u otra.

De acuerdo con Sassen (1994), (2001),(2006), la intersección entre estas realidades se entiende como un terreno de discontinuidad en el cual “algo” puede ser creado desde un punto de vista cultural, social y económico; y el *continuum* de estas realidades es fundamental para comprender el desarrollo urbano actual y concebir la ciudad de Caracas en todo su conjunto. Desde el momento en que se detectan elementos de interacción, el intersticio se decanta a favor de trayectorias mixtas, una especie de malla (Ingold, 2011), tejiendo un manojo de líneas (Deleuze and Guattari, 1980), convirtiéndose en un gran terreno estructurado en el que se pueden ver e interpretar nuevas espacialidades y diferentes formas de vida urbana.

1. DISCUSIÓN

1.1. Superando dualismos

En Latinoamérica hay evidencia histórica que demuestra que el dualismo “planificado/no planificado” existe desde la colonización, haciéndose –en el caso de Venezuela– más agudo

con la llegada de los europeos, siendo hoy en día binarios esenciales para describir y diferenciar las ciudades venezolanas.

En términos urbanísticos, lo no planificado se asocia a los *barrios* (Venezuela), *favelas* (Brasil), *villas miseria* (Argentina), *comunas* (Colombia), *lleigaipón* (Cuba), etc. De acuerdo con *The American Heritage Dictionary of the English Language* (Company, 1996), el término "*un-planned"* [1] o no planificado se define como:

> (adj.)1. Sin intención.
>
> 2. a. No tener ningún propósito, organización o estructura. Al azar.
> b. No pensado ni preparado con antelación. Espontáneo.

Ciertamente, esta definición no puede aplicarse a estos asentamientos urbanos, ya que sí hubo una intención y un propósito de construir un primer hogar y subsecuentemente definir un asentamiento. Mientras callejones angostos y laberínticos puedan parecer difusos y desorganizados, existe una jerarquía de rutas que no puede considerarse como aleatoria, ya que todo el conjunto tiene su lógica funcional y estructural (Hernández et al., 2010).

Sin embargo, el término "no planificado" puede sugerir que no haya ninguna regulación oficial en la zona para el levantamiento de una vivienda. Esto puede implicar, a la vez, la definición de ilegalidad, la cual también se asocia a estos asentamientos y coincide en parte con el término "informal", el cual lo hace más relevante para estas tipologías urbanas.

A menudo estos asentamientos urbanos marginales son organismos de gran escala, altamente desarrollados. Lo que los hace informales es que han estado construidos fuera del marco legal de la planificación de la ciudad y se asocian –en términos generales– a zonas muy densas, peligrosas, con mal acceso a aguas limpias y mal saneamiento (Leech, 2013); pero al día de hoy muchos barrios se han consolidado y es muy difícil distinguirlos de la parte "formal" de la ciudad (imagen 1) y se han adaptado orgánicamente en un proceso de hibridación (Napoleón, 2014).

Imagen 1: Santa Fe Sur, Caracas. Teresa García Alcaraz (2016)

[1] https://ahdictionary.com/word/search.html?q=unplanned. Traducción propia.

La informalidad ha existido desde las primeras civilizaciones, pero su terminología es relativamente nueva (al menos en el campo de la arquitectura y las ciencias sociales); y, de acuerdo con Leech (2013), solo cuando las ciudades son brutalmente formales uno se da cuenta claramente de la contradicción de lo informal.

De esta manera, se apuesta por superar los dualismos urbanos –que intrínsecamente implican fragmentación y división– y aportar una conexión sustancial de todas las áreas que conforman la ciudad. Es necesario un cambio de paradigma en que el debate urbano también incluya los intersticios, entendidos como elementos citadinos y articuladores de ciudad (García Alcaraz, 2016), capaces de unir, integrar e hibridar (Herrera Napoleón, 2006) otras nuevas maneras de coexistir.

1.2. **Hacia un urbanismo táctico**

Recientes estudios sobre bordes urbanos (Capra-Ribeiro, 2014) confirman que estos pueden ser geográficos, políticos, físicos, [in]visibles, [in]definidos, lugares de pérdida o de recuperación de identidad. Los intersticios como escenario siguen seduciendo a las mentes creativas porque lo que queda de ellos sirve como contexto para las incertidumbres del arte, ya que se han convertido en espacios en los que el entorno se rehace y se reutiliza constantemente con objetos y mensajes. Cabe destacar que el intersticio no surge con fines artísticos, sino más bien nace del abandono y del olvido; y es precisamente por ese motivo que estos espacios intentan autorreciclarse y buscar su razón de ser dentro de la ciudad.

De esta manera, es importante construir una base sólida a través de la retroalimentación constante de la teoría, crítica y práctica, retomando un cambio de paradigma consistente donde surjan nuevos procesos de transformación socio-espacial. Tal como Solá Morales (1995) plantea, ¿qué proposiciones pueden ofrecer las ciudades y la arquitectura contemporánea?

El urbanismo es considerado como una disciplina que tiene como objetivo estudiar las ciudades, cuya responsabilidad es regular y controlar los sistemas urbanos. Paralelamente a este entendimiento y desde una perspectiva más actual, el urbanismo podría definirse también como una disciplina no disciplinar de hacer ciudades, tomando herramientas multidisciplinares para crear un urbanismo transparente, por y para la ciudadanía (García Alcaraz, 2016).

Así como en muchas ocasiones se detectan procesos de auto-organización y autogestión en que el Estado ha sido permisivo en el desarrollo de diferentes prácticas urbanas, también aparecen actores que participan en el juego político y tomas de decisiones sobre las acciones que involucran el proyecto citadino.

Esta investigación abre un nuevo camino que enfatiza otra manera de hacer ciudad, focalizada hacia el desarrollo urbano, con el objetivo de reconquistar el espacio público de las instituciones, movilizar la vitalidad ascendente de la ciudad y permitir a los ciudadanos la posibilidad de participar en la configuración de su entorno. Mientras que las estrategias de planificación tradicionales todavía no parecen ofrecer soluciones adecuadas para construir ciudades más integradas, el dinamismo de estos procesos de cambio, creados por redes multidisciplinares comprometidas, podría contribuir a una reconstitución de la ciudad. De esta manera, se remite a un nuevo comienzo en el modo de pensar, comprender y actuar en el entorno urbano.

Para esta nueva reconstitución, Rebar (2010) alude al “urbanismo táctico”, refiriéndose a todas aquellas intervenciones urbanas alternativas que intentan responder a la necesidad de

formas más contemporáneas, flexibles y nuevas de desarrollo de la ciudad, difiriendo del urbanismo tecnocrático por el cual están regidas la mayoría de las ciudades contemporáneas.

> Existe un conjunto de personas, procesos y lugares que caracterizaríamos como urbanismo generado por los usuarios. Éste es el urbanismo del *tactician*, los que diseñan usos temporales e interinos, y buscan huecos, nichos y lagunas en el tejido socio-espacial. Estos procesos se ponen de manifiesto en los patrones circulares, híbridos y superpuestos del consumo de recursos y tienden a fomentar una ecología social diversa y de resiliencia (Rebar, 2010. Traducción propia).

En el ensayo *Urban planning and interim use,* Peter Arlt (en Haydn and Temel, 2006) argumenta que un enfoque estratégico de la planificación urbana, como el que se observa en el siglo xx, ya no es posible en la actualidad y asegura que la alternativa es una planificación urbana táctica en la que se deben formular objetivos y buscar aliados que tengan visiones similares, o al menos compatibles para su implementación. Para ello, si el objetivo final es conseguir un impacto positivo, es necesario que las intervenciones tácticas sean constantes.

Y en este sentido, se opta por visualizarla a través de los lentes de Lerner (2008), quien metafóricamente compara la actuación urbana con el pinchazo de una aguja; ambas se concentran rápidamente en un lugar en concreto y a la larga tienen un impacto curativo en toda la zona, i.e., “acupuntura urbana”.

Lerner asegura que este nuevo enfoque de planificación urbana es capaz de despertar a una ciudad y dirigirla hacia nuevas posibilidades, pero advierte que se trata de un proceso que exige un cuidado preventivo sostenido de largo plazo. Su visión de “acupuntura urbana” toma tiempo para sanar, ya que todo planeamiento es un proceso largo y por bueno que sea no consigue transformaciones inmediatas.

2. **DESARROLLO**

2.1. **Aproximación metodológica**

Para el desarrollo de este trabajo se establecieron dos fases de investigación: La primera tuvo lugar durante los meses de agosto y setiembre de 2016, iniciando un proceso de exploración, tanto de la calle El Progreso, una vía principal situada en el municipio de El Hatillo, como de todas las zonas adyacentes a la misma. En su eje este-oeste la vía conecta la urbanización La Lagunita con el centro de Caracas, mientras que en su eje norte-sur distingue el barrio El Calvario y el casco histórico del pueblo de El Hatillo. El interés se centró en el eje norte-sur, por ser el que presenta una división socio-espacial contundente.

José González, líder comunitario y residente del barrio El Calvario, aseguró que es necesario vencer el miedo y cruzar la calle: “Queremos romper la barrera. La gente viene a la plaza Bolívar de El Hatillo, pero nunca suben a El Calvario. La gente cree que esto es barrio y pistola, pero en realidad hay mucha cultura”.[2,3]

El objetivo en esta primera fase fue fortalecer el conocimiento empírico tanto de la calle El Progreso, del barrio El Calvario y del casco histórico del pueblo de El Hatillo para estrechar lazos con la comunidad local. Se iniciaron conversaciones informales con vecinos y

[2] http://www.sienteamerica.com/posts/15371-el-calvario-puertas-abiertas-iniciativa-que-promueve-cultura

[3] http://www.sienteamerica.com/posts/15371-el-calvario-puertas-abiertas-iniciativa-que-promueve-cultura

organizadores de “El Calvario-Puertas Abiertas”, un encuentro ciudadano –celebrado cada diciembre desde 2015 en el barrio de El Calvario–, planteado como una invitación a todos los caraqueños a visitar y conocer el barrio. El hilo conductor de este evento es el arte, la tradición y la cultura, esencias compartidas por todos caraqueños, sin distinción.

La segunda fase tuvo lugar en diciembre de 2016 y consistió en participar como observadora en la II edición de “El Calvario-Puertas Abiertas”, a la vez de colaborar como facilitadora en una actividad realizada en el barrio, dentro del marco del encuentro. Esta segunda etapa facilitó la posibilidad de establecer conversaciones casuales tanto con vecinos y visitantes, así como explorar opiniones y significados acerca de la integración de Caracas.

Para la elaboración metodológica se abordaron métodos tradicionales, etnográficos y de diseño (Hanington and Martin, 2012) incluyendo:

- Encuestas y cuestionarios (en papel y *online*)
- Diseño etnográfico
- Observación
- Inventarios personales
- Documentación histórica y cultural
- Entrevistas a participantes y agentes urbanos

No obstante, el objetivo de la investigación no se centró en las actividades que sucedieron dentro del marco de las jornadas, ni se evaluó la implicación de la investigadora en las acciones urbanas realizadas en el barrio, sino que se focalizó en el impacto y significación que las intervenciones tácticas tuvieron en el intersticio, localizado en la calle El Progreso. ¿Qué impide al visitante subir a conocer El Calvario? ¿Puede el arte urbano incitar al visitante a sobrepasar los límites establecidos?

Por lo tanto, era necesario entender los factores que impedían a los visitantes y residentes del municipio acercarse al barrio, además de valorar cuán de importante se considera el arte urbano como vínculo desde una perspectiva socio-espacial.

2.2. **Aproximación conceptual**

La investigación se interesó por iniciativas que originariamente estuviesen desvinculadas de las instituciones municipales; proyectos nacidos de una necesidad real con la intención de lograr un cambio sustantivo en la ciudad, lo que explícitamente perturba los entendimientos existentes que se refieren a la imposibilidad de leer el espacio urbano como un territorio compartido. Tal como narra Lynch (1960), cada representación individual de la ciudad es única y tiene cierto contenido que solo rara vez o nunca se comunica, pese a lo cual se aproxima a la imagen pública que, en diferentes ambientes, es más o menos forzosa, más o menos comprensiva.

Desde un punto de vista espacial, cuando se habla de la ciudad de Caracas se percibe un desconocimiento de los elementos que la conforman, ya que esta no constituye un todo que pueda proporcionar referentes comunes al conjunto de la población. Las unidades residenciales se entienden como dos categorías excluyentes, sin conexión entre sí, evidenciando la diferencia entre partes. El entendimiento de la ciudad se acerca más a un estado de elementos que no están regidos por ninguna referencia teórica, sino a la experiencia emocional que cada individuo le confiere según su contexto sociocultural (Napoleón, 2014). Desde un punto de vista social, asumiendo que todas las unidades

residenciales son elementos urbanos que conforman Caracas, la reiteración de incluir los barrios a la ciudad evidencia su misma exclusión.[4,5]

Por ello, parece necesario comprender la naturaleza urbana de Caracas desde una posición intermedia a los patrones de ocupación y focalizar el interés en los espacios de difícil legibilidad, muchas veces diferentes a lo conocido y carentes de identidad, a pesar de tener la etiqueta de espacios indeterminados, zonas intermedias, intersticios, *in-between spaces* (García Alcaraz, 2010)… "Nuevos espacios sin nombre" (Boeri et al., 1993) que tal como Napoleón (2014) asegura, marcan el devenir del territorio caraqueño.

Visualmente, la calle El Progreso se identifica como un intersticio evidente (figura 1) en el territorio: el barrio de El Calvario está morfológicamente definido por su ubicación geográfica, mientras que el pueblo de El Hatillo se define por la malla rectangular del casco histórico y colonial.

Este intersticio es percibido espacialmente como un quiebre en el territorio y, ciertamente, esta concepción marca más que una simple organización espacial. El intersticio también define a quién pertenece a cada espacio creando, además, bordes sociológicos que producen significados y significaciones que van más allá de la espacialidad física. De este modo, el intersticio es entendido como un área informe que funciona como un espacio relacional e interactúa tanto con el barrio como con el caso histórico.

Figura 1: Percepción del intersticio (según la investigadora) de la calle El Progreso como área de inclusión. Elaboración propia.

Lezama (2008) explica que la confección de bordes crea "zonas de inclusión" y al mismo tiempo "dibuja líneas de división social y exclusión". Estas líneas de división se entienden a menudo en términos de estatus económico, creencias políticas y diversidad cultural. Así es como los habitantes del municipio de El Hatillo, en especial los que viven en El Calvario y en sus urbanizaciones adyacentes, se convierten en extraños entre sí, no comprendiendo este término como aquellos que no son conocidos, sino los reconocidos como no pertenecientes. Este encuadre ejemplifica la representación del barrio visto únicamente a través del lente de los crímenes perpetrados por el extraño ya reconocido, y la representación de las urbanizaciones a través del lente de la conciencia de clases que quiere mostrar su opulencia.

[4] http://elestimulo.com/blog/vive-el-hatillo-invita-a-la-2da-edicion-de-el-calvario-puertas-abiertas/

[5] http://unionradio.net/el-hatillo-presenta-el-calvario-puertas-abiertas/

En un contexto más amplio, la clara evidencia de la segregación socio-espacial se muestra cuando distintos patrones de ocupación residencial se yuxtaponen uno al lado del otro. En esta escena, ambos representan un fracaso urbano, ya que fortalecen la separación y exageran la distinción entre ciudadanos. Sin embargo, la línea de inclusión se redibuja en el intersticio, donde existe la interacción entre ambos. Cuando esto sucede, los límites sociológicos de ciertos espacios quedan difuminados y el espacio público representa un cambio que marca la *posibilidad de encuentro* entre "extraños", denota expresiones de logro y aspiración común, fortalece y empodera una cultura cívica y a la vez se convierte en un espacio significativo para la deliberación, creatividad y experimentación.

3. **IMPACTO**

3.1. **Resultados obtenidos**

Poco más de cien experiencias fueron recopiladas durante los días posteriores al encuentro "El Calvario-Puertas Abiertas". De los resultados analizados no se extrajo información sobre los perfiles personales de los participantes y el número de personas comprometidas en las encuestas, solo se utilizó para tener una idea de los individuos a los que se pudo llegar sin vincular su información a perfiles específicos (raza, género, edad, estatus social…) ni cuantificar preferencias políticas.

El 70% de los encuestados provenía de otros municipios del área metropolitana de Caracas, por lo que se demostró un alto interés en conocer el municipio de El Hatillo, además de corroborar que el hecho de habitar otros sectores no se opone a tener lazos estrechos ni voluntad para conocer otras partes de la ciudad.

Para la totalidad de los encuestados no residentes del barrio, el evento "El Calvario-Puertas Abiertas" ofrecía una oportunidad única de admirar la ciudad y disfrutar sin temor a ser violentado. Este fragmento extraído de una conversación con un vecino de La Boyera, una urbanización del municipio de El Hatillo, sintetiza parte del sentimiento común encontrado:

T: ¿Es la primera vez que visita El Calvario?

M: Sí, siempre he querido venir a conocerlo y ahora que hay esta oportunidad la aprovecho. ¡Estoy fascinado!

T: ¿Y cómo se enteró de esta actividad de Puertas Abiertas?

M: A través de la programación del municipio y por las redes sociales.

T: Ah… entonces usted es residente del municipio de El Hatillo.

M: Sí, mi mujer y yo vivimos en La Boyera, cerquita de aquí. Nos gusta mucho la fotografía y al ver que VAEA (Fondo Venezolano Americano para las Artes) también estaba involucrado, quisimos aprovechar para venir y fotografiar otras partes de Caracas. Mi mujer es fotógrafa.

T: ¿Y cómo es que nunca antes decidieron venir a tomar fotografías?

M: Porqué tú sabes… en estas zonas no es muy recomendable venir solo y es mejor venir en grupo, con una actividad organizada. Es más seguro.

T: ¿Y nunca antes había venido a El Calvario aun viviendo tan cerca?

M: No. Bueno… en realidad sí. Pero fue por necesidad, ya que la calle El Progreso estaba trancada (atascada) y tuve que cruzar el barrio para llegar a mi casa. Fue la vía de escape.

El Calvario es un asentamiento urbano consolidado con más de 60 años de existencia, con un fuerte sentimiento de arraigo, protección y cercanía, tanto entre sus habitantes como con las tradiciones y el entorno. Ahora bien, El Calvario está políticamente dividido en tres sub-zonas (Alto, Medio y Bajo) que, de no haber existido una interacción con los vecinos, tal separación se hubiera obviado, ya que no hay factores visibles que demuestren tal partición.

Los propios vecinos reconocen y clasifican el casco histórico, el Calvario Bajo y Alto como mayoritariamente opositor al Gobierno nacional, siendo El Calvario Medio mayoritariamente oficialista. Estos límites, de una manera u otra, afectan tanto los recorridos como la convivencia y la cotidianidad del barrio. Cabe destacar este hecho porque justifica la colocación y construcción de una puerta de entrada representativa –realizada por los vecinos de El Calvario Medio– en el callejón Guevara, un espacio intersticial que bordea el Calvario Alto y Bajo. En este caso el arte urbano fue el elemento clave que agudizó el sentimiento de identidad y pertenencia, así como dibujó también líneas de división política y exclusión (imagen 2).

Imagen 2: Portal en la entrada del callejón Guevara, en El Calvario Medio.

De modo distinto, la intervención en la calle El Progreso consistió en la elaboración conjunta de un mural identificativo del municipio, situado en el muro de contención que cubre el lado norte de la calle. Para su ejecución, las artistas mantuvieron reuniones previas con la comunidad local, con el fin de componer un diseño que perdurara en el muro, además de perseguir fomentar el trabajo colectivo. Pero, a pesar de las labores previas con los vecinos y la facilitación de una serie de actividades para la ideación del mural, las artistas confesaron que el nivel de participación el día del evento fue muy bajo: “Esperábamos que la comunidad se uniera”.

A pesar de este hecho, la pieza engloba un sentimiento colectivo, ya que representa las tradiciones y la identidad del municipio, destacando la imagen de la Santa Patrona de El Hatillo, combinada con las máscaras de los diablos de Carnaval, símbolos contrapuestos –católicos y paganos–, lo que sorprendentemente ejemplifica la diversidad y aceptación de lo distinto en un mismo lugar.

Según el 80% de los entrevistados, el arte urbano fue la razón principal de participar en el encuentro, entendiéndolo como una herramienta indispensable para fomentar la integración entre ciudadanos. El 85% confirmó que la calle El Progreso se percibe como una barrera, un límite visible que demarca un dentro-fuera, y la mayoría de los entrevistados no residentes de El Calvario aseguró no haber visitado el barrio, a pesar de haber estado muchas veces en el casco histórico de El Hatillo, situado a menos de 50 metros de distancia del mismo. Y es que cuando se habla de "barrio", es el prejuicio el que predomina en la mentalidad caraqueña.

Los resultados demostraron que la inseguridad es la mayor causa de alejamiento, seguida de la mala accesibilidad y la estética del sector. En conversaciones con dos visitantes el día del evento, se palpó cierta tensión al asegurar "haber oído" de la presencia de sustancias estupefacientes, episodios de violencia y otros crímenes en la zona, ejemplificando lo que Teresa Caldeira (2000) describe como *the talk of crime*.

> Estas narrativas y prácticas imponen particiones, construyen muros, delinean y encierran espacios, establecen distancias, segregan, diferencian (…) y restringen movimientos. En definitiva, simplifican y encierran el mundo. Las narrativas del crimen elaboran prejuicios e intentan eliminar ambigüedades (Caldeira, 2000).

El habla del miedo es definitivamente una nueva práctica de segregación que restringe el movimiento y, por lo tanto, la manera como la ciudad es vivida por sus propios habitantes, creando prejuicios y fortaleciendo desigualdades. Los habitantes de Caracas son conscientes de este fenómeno; así lo demuestran los comentarios encontrados en las encuestas:

> "No se concibe a los barrios como sitios para visitar sino como 'karma' de la ciudad. Lamentablemente, el miedo es definitivamente el obstáculo. El prejuicio y la desmotivación por caminar la ciudad en general".

> "Aparte del mal acceso, existe el prejuicio de que el barrio es peligroso (cuando en realidad no lo es) y de que no hay una oferta cultural interesante para visitantes (cuando sí la hay). Claro, este prejuicio se extiende al resto de la ciudad y sus barrios. La 'informalidad' y la 'marginalidad' (y etcétera) de los barrios hace que no existan sino para quienes viven allí".

> "Creo que la gente no visita el barrio por ignorancia. Nuestros barrios están estigmatizados. Sumado a que no existen medios que muestren el potencial de El Calvario".

A pesar de que el urbanismo táctico es considerado un proceso vital que agrupa deseos para replicar estos eventos en otros lugares, se observó que hay una malinterpretación cuando se debate sobre el proceso de integración entre distintas unidades residenciales. Se detectó que existe el preconcepto establecido de que el barrio es quien debe y tiene la responsabilidad de integrarse donde ya pertenece, la ciudad, obviando que procesos de esta índole implican una participación ciudadana colectiva.

Mientras El Calvario permanecía activo durante las jornadas, las áreas residenciales adyacentes a la calle El Progreso mantuvieron su *statu quo*, cuyo resultado era un escenario paralizado: sin vida urbana en las calles, viviendo detrás de una reja y mostrando una total indiferencia hacia un acercamiento. Y en parte, todas las actividades del evento estuvieron

focalizadas en El Calvario, lo cual exagera aún más el hecho de que el barrio es otra zona enclaustrada y exclusiva, donde por unas horas se permite la entrada al extraño. “Siento que esta iniciativa es como ir de safari; pequeños grupos de turistas curiosos toman fotos de la gente y del entorno donde viven, sin apenas interactuar con ellos”, respuesta de un joven visitante de El Calvario mientras manteníamos una conversa acerca del encuentro “El Calvario-Puertas Abiertas".

La única intervención detonante que acercó de una manera voluntaria y natural a la población fue el mural pintado en el intersticio situado en la calle El Progreso, visto como una zona neutral. Se observó cómo pequeños grupos –desde el otro lado de la acera– contemplaban su evolución y a la vez se intercambiaban opiniones acerca del diseño entre comerciantes de la calle. De este modo, la intervención en el muro reafirma una identidad, representa un espacio abierto a la posibilidad de encuentro e intercambio, un espacio mixto y culturalmente diverso que ofrece un espacio de experimentación y expresión para nuevos actores urbanos. Visualmente, es un espacio en el que todos los estratos y culturas se sienten identificados y representados. Prueba de ello es que meses después de la intervención –y a pesar de la situación que el país atraviesa–, el muro permanece intacto, lo cual muestra una señal de apreciación, convivencia y respeto de todas las contrapartes (imagen 3).

Imagen 3: Vista del mural de la calle El Progreso durante su ejecución en la II edición “El Calvario-Puertas Abiertas” (izquierda) y vista del mural en junio 2017 (derecha).

La intervención táctica, en este caso, funciona de acuerdo con la visión de Heifetz-Yahav (2002), quien entiende estos intersticios como una oportunidad de pasaje, de cruce, de procesos de hibridación, los cuales ocurren en lo que el autor denomina “espacios transitorios”.

CONCLUSIÓN

La participación ciudadana en la segunda edición de “El Calvario- Puertas Abiertas” superó notoriamente a la primera, tanto en nivel de visitantes como en puntos de actividad artística y cultural. En cierta manera, esto demuestra que hay una voluntad de colectivos, profesionales y personas anónimos que desean exponer en la agenda social y cultural de Caracas proyectos urbanos para tejer el territorio. Más allá de estas acciones, las tácticas urbanas en los intersticios no solo consisten en cambiar estéticamente el paisaje de la ciudad, sino que tratan de conectar y establecer lazos, opiniones y saberes entre las comunidades

adyacentes; además, establecen nuevas maneras de aprendizaje, colaboración y participación ciudadana.

Es necesario entender que establecer un seguimiento y metodología posterior es igual o más importante que la producción de un encuentro ciudadano. Así, se permitiría seguir trabajando multidisciplinarmente, evaluar resultados y procesos, así como fortalecer lazos que posibiliten un equilibrio entre todas las partes que conforman la ciudad. A la vez, este tipo de encuentros y procesos posibilita iniciar proyectos alternativos conectados con el entorno construido y dan oportunidad al ciudadano de a pie a colaborar abiertamente y modificar el entorno que habita de una manera voluntaria y altruista.

Los resultados sobre el terreno llevan a plantear importantes interrogantes sobre cómo lograr que el intersticio sea un espacio reconocido por los actores urbanos, quienes persiguen el entendimiento de una ciudad más integral, como un área para la experimentación, más permeable y accesible en el eje norte-sur. Además, surgen expectativas de cómo reducir la apertura al extraño y romper los estereotipos y los prejuicios existentes.

Finalmente, se reitera la necesidad de asegurar la continuidad de estas iniciativas ciudadanas sin que estas caigan totalmente en manos de instituciones gubernamentales, quienes fácilmente pueden apoderarse de estos eventos para buscar otros fines que difieren de los originalmente establecidos.

REFERENCIAS

BOERI, S., LANZANI, A. & MARINI, E. 1993. *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese,* Milano, Abitare Segesta Cataloghi.

BRENNER, N. & SCHMID, C. 2015. Towards a new epistemology of the urban? *City,* 19**,** 151-182.

CALDEIRA, T. P. D. R. 2000. *City of walls : crime, segregation, and citizenship in Sao Paulo,* Berkeley [etc.], University of California

CAPRA-RIBEIRO, F. 2014. Los límites desaprecibidos de las ciudades. Reflexión sobre el lindero en Caracas *Bitácora Urbano\Territorial,* 2**,** 9.

COMPANY, A. H. P. 1996. *The American Heritage Dictionary of the English Language,* Boston, Houghton Mifflin.

DELEUZE, G. & GUATTARI, F. 1980. *Mille plateaux: Capitalisme et schizophrénie,* Paris.

GARCÍA ALCARAZ, T. 2010. *In-Between Spaces.* Master MA Thesis, London Metropolitan University.

GARCÍA ALCARAZ, T. 2016. Nuevas alternativas urbanas: Los movimientos sociales y sus prácticas socio-espaciales y visuales. . *International Conference Contested Cities.* Madrid.

HANINGTON, B. & MARTIN, B. 2012. *Universal Methods of Design,* United States of America, Rockport Publishers.

HAYDN, F. & TEMEL, R. 2006. *Temporary urban spaces : concepts for the use of city spaces,* Basel [etc.], Birkhäuser-Publishers for Architecture.

HEIFETZ-YAHAV, D. 2002. *From Fighters to Peacekeepers: Negotiating Relations in theIsraeli - Palestinian Joint Patrols.* PhD Thesis, Tel Aviv University.

HERNÁNDEZ, F., KELLET, P. & ALLEN, L. K. 2010. *Rethinking the informal city: critical perspectives from Latin America,* New York, Berghahn Books.

HERRERA NAPOLEÓN, C. 2006. Híbridos Urbanos: Una nueva mirada para intervenir a Caracas. *Urbana,* 39**,** 85-103.

INGOLD, T. 2011. *Being alive: Essays on movement, knowledge and description,* New York, Routledge.

LEECH, O. 2013. *Hidden rules: are there rules and regulations even in informal settlements?* Architecture Master Thesis, Bartlett School of Architecture.

LERNER, J. 2008. Acupuntura Urbana. Arquitectos sen fronteiras

LEZAMA, J. L. 2008. *Teoría social, espacio y ciudad*.

LYNCH, K. 1960. *The image of the city,* Cambridge, MIT Press.

NAPOLEÓN, C. H. 2014. Entre lo formal y lo informal ¿nuevos espacios urbanos sin nombre? *Trienal de Investigación.* Facultad de Arquitectura y Urbanismo: Universidad Central de Venezuela.

REBAR 2010. User-Generated Urbanism. *In:* MOSTAFAVI, M. W. D. & UNIVERSITY, G. A. H. (eds.) *Ecological Urbanism.* Zurich: Lars Müller Publishers, Baden.

SASSEN, S. 1994. The Informal Economy: Between New Developments and Old Regulations. *The Yale Law Journal,* 103**,** 2289–2304.

SASSEN, S. 2001. The City: Between Topographic Representation and Spatialized Power Projects. *Art Journal,* 60.

SASSEN, S. 2006. *Territory, authority, rights: From medieval to global assemblages*, Princeton university press.

SOLÁ MORALES, I. D. 1995. *Territorios,* Barcelona [etc.], Gustavo Gili.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-05

CIUDAD, PAISAJE E IDENTIDAD: IMAGEN URBANA DE LA CIUDAD DE MARACAY

Aliz Mena
Departamento de Diseño, Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Simón Bolívar (USB).
abmenae@usb.ve

RESUMEN

El análisis de las características físicas, ambientales y estéticas de la ciudad de Maracay a partir del estudio de sus componentes fundamentales, desarrollado en el marco del programa de mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad, en el municipio Girardot, busca establecer lineamientos y estrategias de actuación que permitan la transformación de su imagen y percepción tanto urbana como arquitectónica. Por medio de diversos recorridos en toda la ciudad, su registro visual y el análisis perceptivo de los diferentes aspectos ambientales, arquitectónicos y urbanos, se establece una metodología de intervención en diferentes ámbitos espaciales y temporales con diversos alcances e impactos que pretenden recuperar y potenciar las dinámicas urbanas en relación con los recursos naturales, sociales y de paisaje, revalorizar la identidad del patrimonio construido y restablecer los vínculos tanto físicos como intangibles entre los fragmentados sectores norte, centro y sur de la ciudad. Como resultado, se propone un conjunto de programas municipales (encargados de la coordinación y seguimiento de todas las intervenciones), proyectos estratégicos de mayor alcance e impacto, intervenciones de actuación urbana (inmediatas y posteriores) y un programa de nomenclatura y señalética urbana, acompañados de cuatro intervenciones de urbanismo táctico. Por último, el estudio deviene en una publicación que registra la totalidad del trabajo, de manera de posibilitar su divulgación y propiciar su apropiación por parte de la comunidad y de los diferentes actores involucrados, además de servir de apoyo para su gestión, ejecución y perfeccionamiento en el tiempo.

Palabras clave: imagen urbana, ciudad, paisaje, identidad, arquitectura, Maracay.

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

El entorno urbano y sus fenómenos asociados han sido extensamente estudiados en la actualidad debido a la trascendencia de las ciudades como lugar de concentración de una gran cantidad de población en constante aumento.

Las ciudades, como sujeto de reflexión, permiten poner en evidencia la necesidad de revisar el papel que ciudadanos y habitantes tienen en su dominio tanto natural como construido, que engloba condiciones más abstractas en el reconocimiento de las relaciones y puntos en común entre ellos y el medio físico que los convoca.

En este sentido, reviste de especial significado conocer los elementos constitutivos del paisaje urbano que le dan forma visual al entorno construido a partir de la comprensión de los componentes físicos y evidentes, en combinación con aspectos fenomenológicos, y su correspondiente transformación, en una lectura articulada de la imagen de la ciudad como reflejo de una identidad propia que refuerza y mejora las condiciones visuales y la experiencia de vivir en dicho entorno (Lynch, 1960).

Esta narrativa visual, funcional y estética, propuesta por Kevin Lynch, puede verse reforzada con los aspectos trascendentales postulados por Ian McHarg, cuando hace más de cuarenta años planteaba algunas de las cuestiones más contemporáneas en el discurso de las ciudades: el papel de la naturaleza y su valor en el reconocimiento como factor estructurante y formulador que da soporte y sentido a todas las construcciones efectuadas sobre ella (McHarg, 1969). El paisaje no solo se presenta como el aspecto externo, visible y aparente de la ciudad, sino como el fundamento que le da esencia y significado al conjunto de valores en común, reconocido como la identidad urbana.

Por otro lado, estudios sobre identidad y marca de las ciudades revelan la fuerte influencia que tienen tanto la imagen de la ciudad como el reconocimiento de hitos y referentes urbanos en la demostración del bienestar, la satisfacción y el sentido de pertenencia, tanto de sus habitantes como de visitantes (Riza, Doratli y Fasli, 2011), lo cual se traduce en la mejora en la calidad de vida, en la construcción de un imaginario urbano colectivo placentero y en la consecuente consideración de un paisaje urbano de calidad.

Múltiples instrumentos permiten evaluar indicadores e índices como herramientas de planificación sobre estos temas (Gavrilidis, Ciocănea, Nita, Onose, Năstase, 2016), sin embargo no todos transversalizan los estudios incorporando los aspectos ambientales, perceptivos y culturales con los eminentemente urbanos y arquitectónicos.

Por lo tanto, evaluar los elementos que construyen la imagen urbana de la ciudad de Maracay y determinar su estado y condición actual en la formación de una identidad coherente y articulada con su paisaje urbano, constituye una oportunidad para la reflexión de estos temas sobre un caso específico de estudio.

1. SOBRE EL CASO DE ESTUDIO, LA CIUDAD DE MARACAY

Realizar un estudio sobre el paisaje y la identidad de la ciudad de Maracay, conocida como la “ciudad jardín”, permite reflexionar sobre sus características propias, las condiciones físicas y sociales a la vez de sus manifestaciones urbanas, arquitectónicas y ambientales.

Esta se encuentra localizada en la región Central de Venezuela, al norte del estado Aragua, en el municipio Girardot (entre las coordenadas 10°16’-10°19’ de latitud norte y 67°32’-67°36’ de longitud oeste) con una extensión de 8.217 ha, emplazada en la región natural

denominada depresión del lago de Valencia, la cual forma parte de un paisaje caracterizado por valles y montañas (imagen 1).

Imagen 1: Localización del caso de estudio: ciudad de Maracay. (Mena, Giraud, Chacón y Páez, 2016)

Su área urbana, a la cual se refiere específicamente el estudio, alberga una población de 401.294 habitantes (Instituto Nacional de Estadística, 2014) sobre un paisaje que se transforma progresivamente desde la dominante presencia del paisaje de montaña, referido al Parque Nacional Henri Pittier, al norte, hasta un paisaje predominantemente plano (desde el punto de vista geomorfológico) correspondiente a la depresión dellLago de Valencia, al sur, conocido localmente como lago Los Tacariguas.

2. APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE PAISAJE E IDENTIDAD URBANA

A partir de un abordaje cualitativo deductivista, la investigación incorpora rasgos interpretativos a la vez que constructivistas (Cravino, 2014). Basado en un enfoque pragmático y una multiplicidad de perspectivas, el análisis se refiere a la comprensión e interpretación de la realidad, así como de los significados y las percepciones, intenciones y acciones de las personas sobre el entorno urbano de la ciudad de Maracay.

La relación entre teoría y práctica se encuentra estrechamente vinculada mediante la retroalimentación constante, en correspondencia dialéctica, donde la explicación indistinta de los fenómenos no se restringe a causas específicas, sino a la interacción de factores.

En este sentido la investigación comprende el análisis contextual y busca construir modelos interpretativos que perciban la lectura de los fenómenos sociales y urbanos, partiendo de instrumentos cualitativos, descriptivos, perceptivos y el estudio de casos. El análisis de los datos se caracteriza por una subjetividad propia, según las categorías que se van dibujando a partir de los procesos. La identificación de las situaciones dependen de las condiciones

encontradas, ya que no hay un problema específico *per se*, lo cual deviene en una problemática compleja, menos evidente y más difusa, en donde las situaciones se ven vinculadas entre sí y no existen variables preconcebidas. Finalmente, la estructuración deviene en varios modelos: modelos secuenciales, modelos por fases y situaciones, modelo organizacional y modelo imagen objetivo, entre otros (Martínez, 2000).

2.1. **Instrumentos de análisis**

Para interpretar los fenómenos urbanos que inciden sobre la identidad del paisaje de la ciudad, se ha definido una serie de métodos que permiten su evaluación, comparación y sistematización. Las técnicas de análisis son exploratorias, centradas en la fenomenología y comprensión subjetiva. En este sentido algunos de los métodos de análisis contemporáneos como el mapeo, el estudio de trazos y el estudio fotográfico (Gehl y Svarre, 2013) se han empleado para realizar el análisis perceptivo de las condiciones existentes.

Debido a que la ciudad evidencia tres sectores con características distintivas, identificados como norte, centro y sur, con condiciones geográficas, morfológicas, sociales y ambientales particulares, estos fueron tomados como punto de partida para la organización de los diferentes recorridos de reconocimiento y evaluación (imagen 2). Dichos recorridos permitieron no solo el relevamiento de la información base para la producción de los planos y mapas característicos, sino también la interpretación y el reconocimiento del impacto visual a través de un extenso ensayo fotográfico. Este registro permitió la consecuente lectura de las múltiples faceta, tanto de los escenarios urbanos como los arquitectónicos y ambientales.

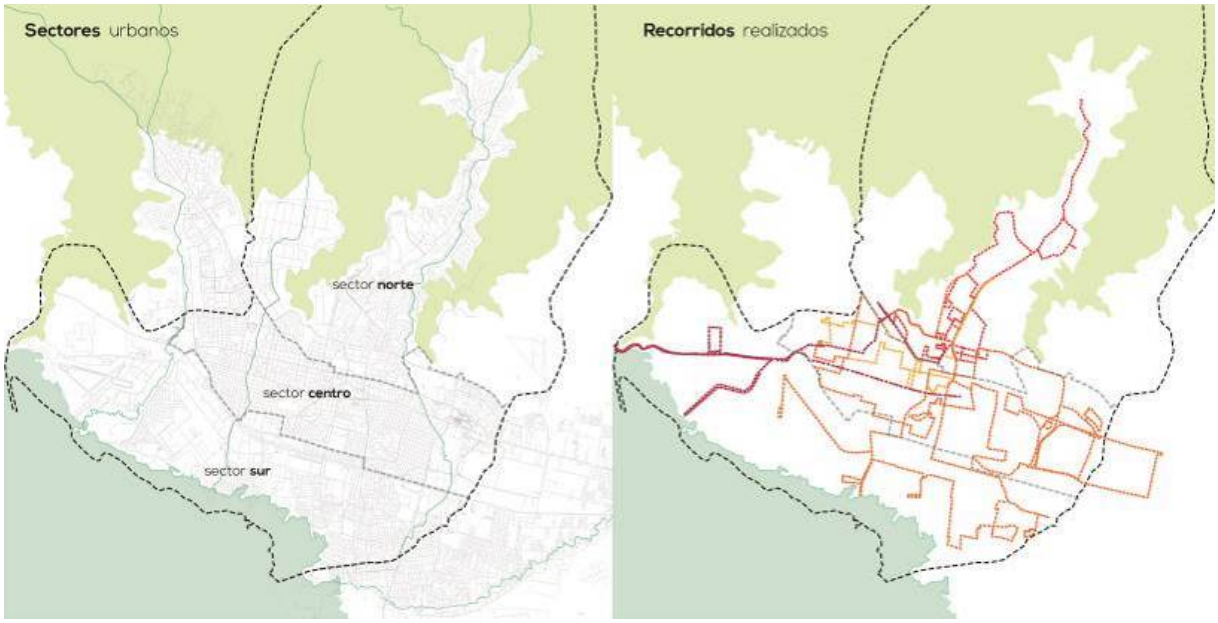


Imagen 2: Sectores urbanos y recorridos realizados. (Mena et al., 2016)

El relevamiento de la información fue realizado a partir de una subsectorización del municipio, por medio de fichas descriptivas (imagen 3), diseñadas específicamente para el análisis de la etapa de diagnóstico de este caso de estudio que reseñan los aspectos urbanos, tales como: espacio público (presencia y estado de plazas, bulevares, parques y paseos; accesibilidad, identificación, integración con el entorno), espacios de encuentro (presencia y estado de zonas deportivas –canchas, estadios–, zonas culturales-bibliotecas, teatros-), zonas militares

(accesibilidad, identificación, integración con el entorno), circulación peatonal (condiciones para la circulación peatonal, estado de las aceras, bulevares, callejones, pasajes, características y estado de los materiales; continuidad de la trama peatonal; relación vehículo/peatón, puntos de conflicto; presencia de estacionamientos), mobiliario urbano (presencia y estado del mobiliario urbano-iluminación, bancos, papeleras, bolardos, otros; espacios de información, quioscos, baños públicos, materiales y mantenimiento), vialidad (secciones viales, estado de las calles y avenidas; mantenimiento de aceras y calzadas, intersecciones, características de la vialidad, demarcación de vías, alumbrado, semáforos; estado del pavimento; continuidad de la trama vehicular), movilidad y transporte (presencia y estado de paradas de transporte público, terminales, estaciones de transferencia; estacionamientos y puntos de intercambio; ciclovías y otros tipos de movilidad; áreas formales e informales de estacionamientos), señalización urbana (nomenclatura, señalización vial y peatonal, rayados peatonales, demarcación de vías, identificación de calles, sectores, urbanizaciones) y áreas con potencialidad de desarrollo (áreas, residuales, áreas vacantes, áreas de reserva).

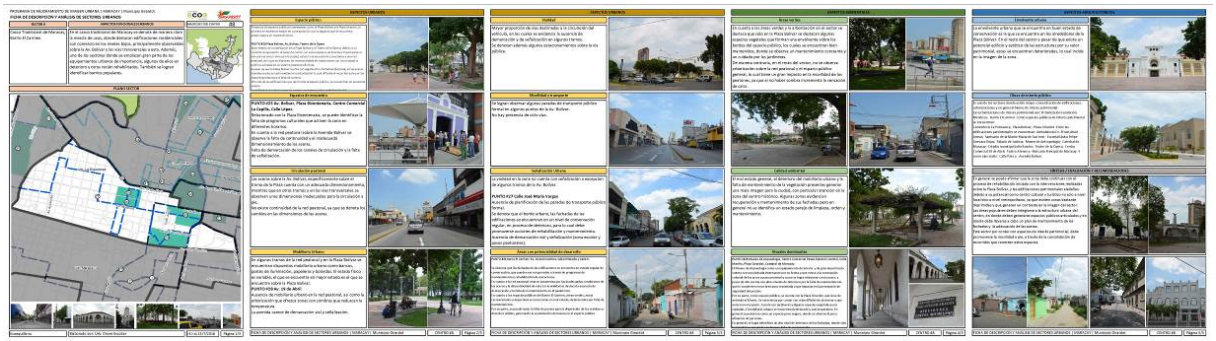


Imagen 3: Modelo de ficha descriptiva para el relevamiento de la información. (Mena et al., 2016)

Por otro lado, se evaluaron los aspectos ambientales que incluyen: áreas verdes (arborización y protección del paisaje, presencia y estado de áreas verdes, arborización, sombra, jardines, vegetación, paisajismo; estado de limpieza y conservación), quebradas y canales (áreas de interés ambiental, turístico, recreativo; áreas de protección ambiental; zonas de riesgo por inundación; condiciones de infraestructura de drenajes y cloacas; condiciones y canalización de quebradas y canales); calidad ambiental (estado de mantenimiento, limpieza e higiene ambiental; calidad del aire, ruido; disposición de basura y desechos sólidos) y visuales dominantes (puntos de vista, secuencias urbanas, paisaje dominante natural y construido).

Finalmente se tomaron en consideración los aspectos arquitectónicos, incluyendo la envolvente urbana (fachadas, paredes y techos, imagen urbana, referencias visuales, estado y conservación de las fachadas y los frentes de calle, presencia de muros, rejas, barreras; tipologías edificatorias) y las obras de interés público (edificaciones, piezas y zonas con declaratoria de interés patrimonial –edificios, esculturas, urbanizaciones, sectores, murales, fuentes, monumentos, zonas históricas; estado de conservación, identificación y reconocimiento, accesibilidad; actividades culturales asociadas).

2.2. **Diagnóstico perceptivo**

Uno de los instrumentos de análisis utilizado, como el perfil urbano de la ciudad, constituye una herramienta que permite realizar la lectura transversal derivada de la información

planimétrica existente, el mapeo propio de las situaciones identificadas en conjunto con los instrumentos descriptivos y la lectura visual sustentada en las imágenes obtenidas, a partir de una sección urbana de la ciudad en donde se sintetizan los aspectos destacados y dominantes, comparando su ubicación físico-espacial y su impacto en la construcción de la silueta que dibujan, otorgándole identidad al espacio urbano resultante. En el perfil urbano de la ciudad de Maracay que se muestra en la imagen 4, se pueden reconocer las características físicas de los usos y condiciones de desarrollo presentes en los tres sectores mencionados, así como su presencia o inexistencia, evidenciando las carencias y/o ventajas de los distintos ámbitos.

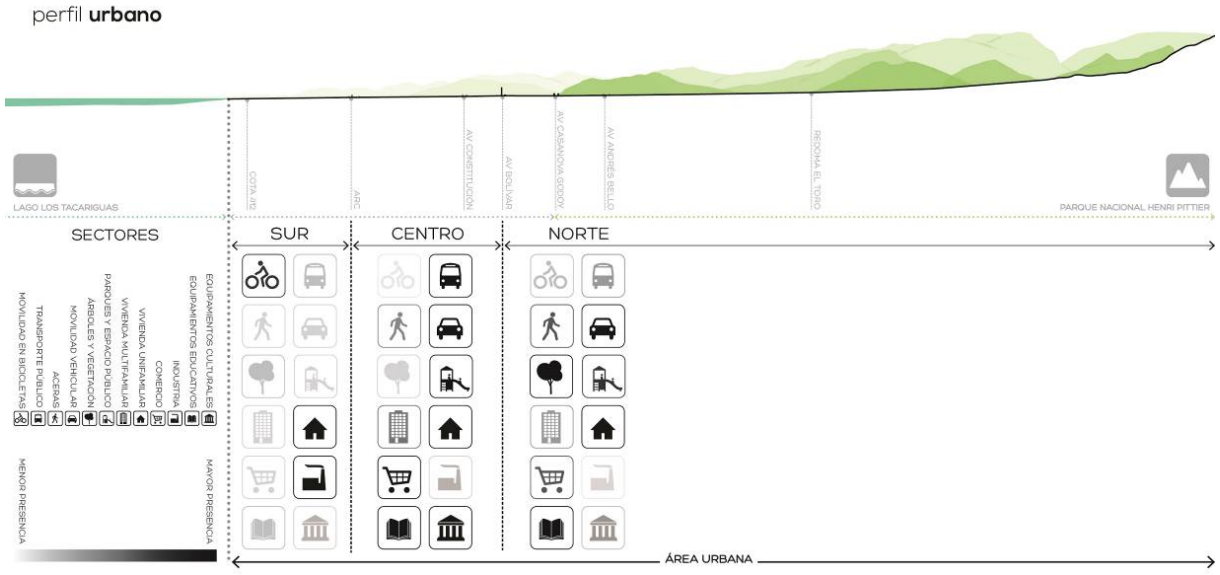


Imagen 4: Análisis por sectores en el perfil urbano de la ciudad. (Mena et al., 2016)

Un aspecto significativo representa la “legibilidad” del paisaje urbano, en la terminología de Kevin Lynch, en donde destacan el paisaje predominantemente plano de la ciudad y la trascendencia de dos símbolos reconocibles, a la vez que delimitantes, como son el Parque Nacional Henri Pittier, ubicado al extremo norte, y el lago Los Tacariguas, ubicado en el extremo sur, que además se encuentran totalmente ignorados en la dinámica urbana y el imaginario colectivo actual.

Como síntesis sobre los aspectos ambientales, destaca la presencia de eminentes elementos naturales y de paisaje, como son el Parque Nacional Henri Pittier, los cerros El Calvario e Independencia, las diferentes quebradas y canales existentes y el lago Los Tacariguas, que no están integrados ni a la lectura del paisaje ni a las actividades sociales, urbanas, recreativas o culturales, sino, por el contrario, se comportan como espacios residuales, en muchos casos como áreas trascendentales sujetas de contaminación. La poca presencia de sombra natural y cobertura vegetal, en particular en las zonas centro y sur, condicionan situaciones de poco confort, dadas las características ambientales del lugar. La existencia de un considerable repertorio de parques y espacios recreativos para los ciudadanos con poca accesibilidad y desarticulados del tejido urbano. Como último aspecto relevante, desde el punto de vista ambiental, destaca el lago Los Tacariguas, un espacio natural de gran envergadura, fuente importante de biodiversidad y recursos hídricos y pieza fundamental en la construcción de la imagen urbana única y propia de la ciudad de Maracay, junto al Parque

Nacional Henri Pittier, por su rol como elemento fundamental en el sistema geomorfológico de la cordillera central.

Sobre los aspectos arquitectónicos, y su correspondiente articulación con la identidad visual, se pone de manifiesto la poca claridad en la lectura de un sistema de espacios públicos coherentes, que además adolece de mantenimiento en sus componentes y en su sistema de aceras (en muchos casos inexistentes) y que es dominado por una fuerte presencia de muros ciegos que aíslan las edificaciones y los equipamientos. Existe una importante concentración de equipamientos y edificaciones de servicio en la zona central de la ciudad, una presencia menor en la norte y casi inexistente en la sur, lo cual permite entender el desbalance en cuanto a la oferta de elementos atractores. Sin embargo, la significativa presencia de elementos construidos de valor patrimonial representa una valiosa oportunidad de exaltación de su atractivo arquitectónico y cultural.

Con respecto a los aspectos urbanos, la mirada interpretativa de la ciudad se presenta fragmentada y desarticulada, con una notoria división entre las zonas norte, centro y sur, en donde las urbanizaciones actúan como entes independientes y aislados, con muros y rejas que dominan el paisaje, además de la presencia de la autopista Regional del Centro que refuerza la casi completa segregación de la zona sur. Se exhibe como una ciudad diversa y heterogénea, que genera múltiples paisajes y experiencias urbanas, pero con una distribución desigual de servicios y calidad de vida. El predominio de la movilidad vehicular, con énfasis en las zonas norte y centro, contrasta con la notable movilidad en bicicleta de la zona sur. La escasa existencia de vías de conexión o corredores en toda la extensión de la ciudad, tanto en dirección norte-Sur (donde dominan las visuales del paisaje natural) como en la este-oeste, hace que el flujo se concentre en determinadas vías sin una articulación con la noción de paisaje, accesible y conectado, que aunado a la falta de regulación y orden sobre el sistema de transporte urbano (tanto en las rutas como los terminales de transporte público) generan una cobertura desigual de la ciudad. Finalmente la ausencia de demarcación, señalización e identificación en toda la ciudad, origina una completa falta de identidad sobre el ámbito público (Cheshmehzangi, 2012) e inequidad en la legibilidad de un paisaje urbano coherente.

2.3. **Visión prospectiva**

Con base en las características físicas y fenómenos urbanos identificados como expresión de las deficiencias y potencialidades de la ciudad, se plantea un conjunto de estrategias enfocadas en la recuperación y construcción de una imagen urbana coherente, reflejo de una concepción sistémica del conjunto de las condiciones, tanto tangibles como intangibles, que potencie las dinámicas urbanas en relación con los recursos naturales, sociales y de paisaje (imagen 5).

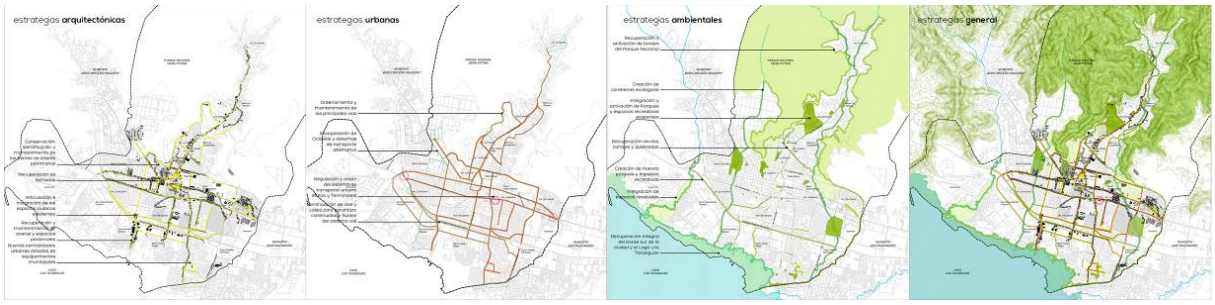


Imagen 5: Estrategias de actuación: arquitectónicas, urbanas, ambientales y generales. (Mena et al., 2016)

Estas comprenden el reconocimiento del Parque Henri Pittier y el lLago Los Tacariguas, como elementos estructuradores fundamentales del paisaje de la ciudad; el tratamiento integral de recuperación e integración del lago Los Tacariguas en cuanto a su accesibilidad, el tratamiento de sus bordes y las zonas de inundación (en emergencia); el mantenimiento y la integración de quebradas, ríos y canales al sistema de espacios públicos de la ciudad por medio de corredores ecológicos que permitirán además la incorporación de los cerros El Calvario e Independencia como espacios recreativos activos en la dinámica urbana y la consecuente integración y activación de los parques Metropolitano y Santos Michelena; la incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental para el desarrollo y mejoramiento de la ciudad. Por último, la arborización general en la ciudad, y el replanteamiento de su articulación con los factores ambientales.

La actuación sobre los aspectos arquitectónicos busca fundamentalmente revalorizar la identidad del patrimonio construido por medio de un conjunto de posibles escenarios; la recuperación del casco histórico y la zona central de la ciudad no solo desde el punto de vista estético y superficial, sino también estructural y funcional; el reconocimiento y rescate de los elementos de valor patrimonial en toda la ciudad como marcas fundamentales del “arte del paisaje” (Cullen, 1971); la consolidación de nuevas centralidades que garanticen el acceso equitativo a equipamientos y servicios a todos los habitantes y la activación y potenciación de la diversidad y heterogeneidad del paisaje urbano de manera articulada. Todo esto para buscar la superación de la segregación, desigualdad social y espacial presentes.

Por lo tanto, restablecer los vínculos tanto físicos como intangibles entre los diferentes sectores del entorno urbano de Maracay, pretende fortalecer la identidad de la ciudad como parte de una visión prospectiva sobre los aspectos urbanos. Sumado a esto, el ordenamiento tanto de la vialidad, con énfasis en el predominio de la peatonalidad, como del sistema de transporte tradicional y la formalización de sistemas alternativos de movilidad, permitirán la transformación del paisaje, de la experiencia y de las diferentes amenidades ofrecidas. Finalmente el desarrollo de una toponimia coherente, articulada e identificable, acompañada de un sistema de señalización y demarcación lógico y perdurable, permitirán la configuración de un ámbito urbano relacionado y armónico.

3. **POSIBLES ESCENARIOS DE TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE**

La construcción de escenarios posibles permite exponer un conjunto de alternativas sobre la visión concreta de los diferentes aspectos estudiados en la ciudad. Esto con la intención de reforzar el planteamiento dialéctico entre las nociones teóricas y la implementación práctica, en donde, de manera estructurada, se formulan los componentes elementales y sistémicos, interdependientes entre sí.

En consecuencia, el planteamiento de un conjunto de programas de actuación municipal (encargados de la coordinación, sistematización, regulación y seguimiento de todas las intervenciones), proyectos estratégicos de mayor alcance e impacto en la ciudad y un grupo de acciones que, acompañados de un programa de nomenclatura y señalética urbana y una serie de casos particulares de intervención, enfocados en actuaciones de urbanismo táctico, permiten dibujar una primera aproximación a la representación de un imaginario simbólico, evocador y transformador del colectivo.

3.1. **Programas municipales**

Como mecanismo de coordinación sobre las actuaciones en la ciudad, los programas municipales tienen la facultad de sistematizar la gestión de las posibles intervenciones que se puedan realizar, de manera de garantizar una lectura cohesionada y apropiadamente ensamblada desde todos los aspectos. Han sido clasificados de acuerdo con sus competencias y alcances, en concordancia con los intereses propios de la elaboración de una reflexión sobre la imagen urbana.

En ese sentido, entre los aspectos referentes al componente urbano se incluyen programas de señalética urbana (por ser uno de los aspectos que brinda lectura y legibilidad a la ciudad), programas de vialidad y transporte (que engloba los aspectos relacionados con la movilidad) y los programas de espacio público (como el lugar de encuentro por excelencia y de construcción de las vivencias colectivas); adicionalmente un conjunto de programas de edificaciones que ocupa el componente arquitectónico y que forman las piezas fundamentales en la envolvente urbana. Como último aspecto, referido al ambiente y el entorno natural de la ciudad, los programas ambientales velarán por el funcionamiento, el valor físico y estético, tanto de los servicios como de los espacios naturales, que le da soporte al sistema construido.

3.2. **Proyectos estratégicos**

Reforzando una operación holística en la ciudad, los proyectos estratégicos reúnen diversas condiciones de impacto y trascienden su localización geográfica específica, buscando la intervención en múltiples escalas y jerarquías en puntos clave de la ciudad. Esto por cuanto algunos tendrán diferentes vocaciones y alcances (ambiental, cultural, educativo, social, etc.), pero que en todos los casos deben garantizar una renovación favorable del entorno y su adaptabilidad a múltiples condiciones de aplicabilidad, fases y plazos en donde se puedan incorporar diversas actuaciones específicas.

Estos buscan consolidar las diferentes estrategias establecidas en la visión prospectiva sobre los aspectos ambientales, arquitectónicos y urbanos, a través de actuaciones consistentes, integrales e integradoras.

En la imagen 6 se observa cómo estos proyectos tienen la propiedad de solapar ámbitos de actuación, a la vez que inciden en condiciones heterogéneas, tanto de paisaje como de geografía y aspectos urbanos, pero que permiten la complementariedad de su afectación. La ejecución progresiva de estos proyectos permitirá evaluar la huella y la respuesta que estos tengan, tanto en el entorno urbano como en el imaginario colectivo.

Para esto último se han elaborado unas imágenes-objetivo (imagen 7), en conjunto con una serie de estrategias de implementación, que permiten visualizar dichos proyectos y evaluar la lectura que estos tengan en las comunidades en cuanto a sus atributos, impactos y efectos.

Por medio de las imágenes-objetivo se pretende hacer evidente la potencialidad transformadora de la imagen urbana existente en el lugar, que muestra una renovada vocación del espacio, modificada por la acción escenificada y que, en consecuencia, puede tener incidencia en la construcción de una nueva identidad colectiva factible.

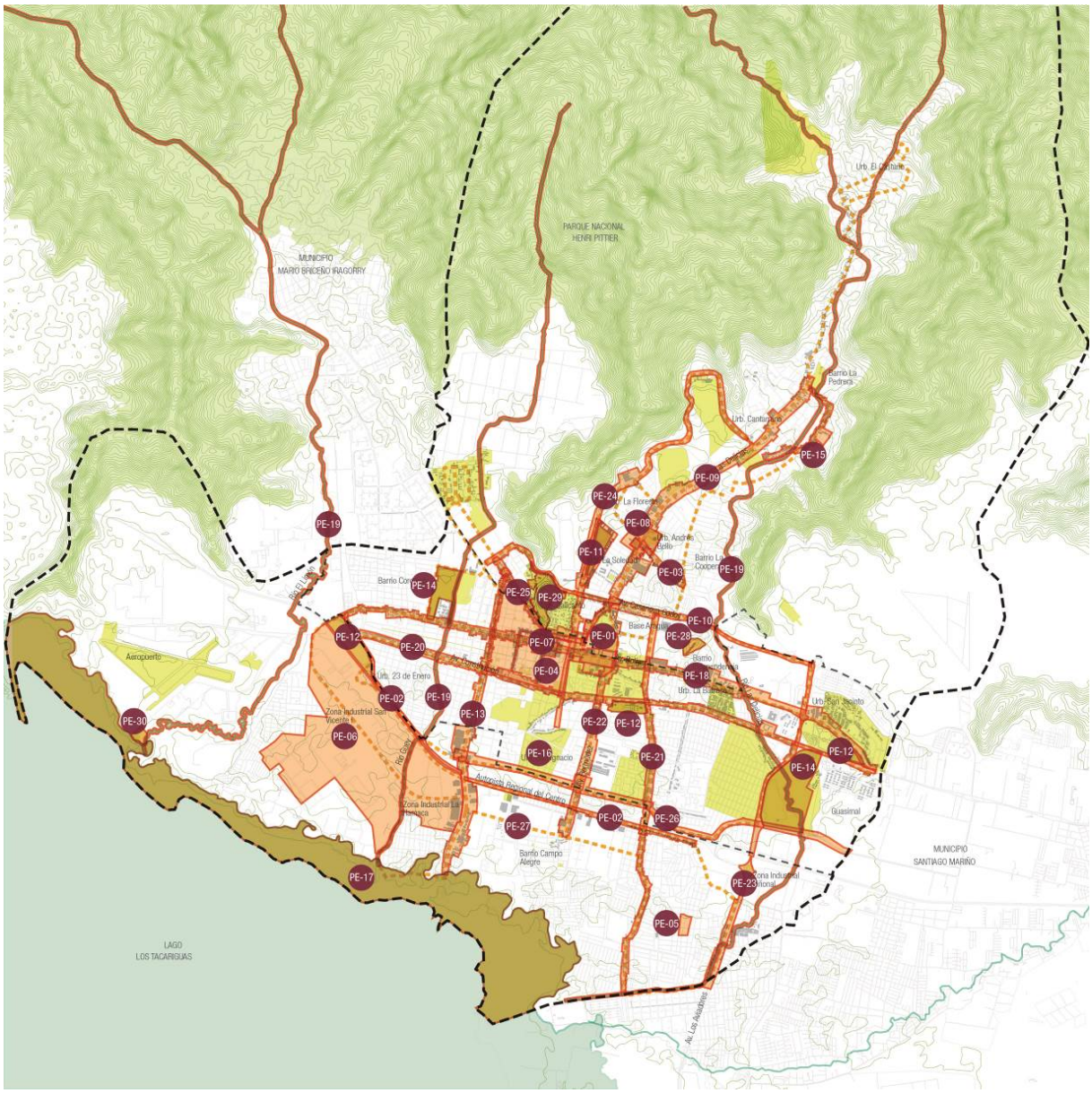


Imagen 6: Localización de los proyectos estratégicos propuestos para la ciudad. (Mena et al., 2016)

Imagen 7: Modelo imagen-objetivo para los proyectos estratégicos. (Mena et al., 2016)

3.3. **Intervenciones urbanas**

Vinculados en la mayoría de los casos a los proyectos estratégicos, un conjunto de acciones o intervenciones urbanas pueden provocar cambios sustanciales inmediatos o progresivos en sus entornos. En la imagen 8 se pueden identificar dos planos con la localización de estas acciones, según las posibles fases de implementación. Esto por cuanto la transformación del paisaje urbano no pretende ser objeto de una acción única multiescala, sino que opere a partir de pequeñas pero coherentes intervenciones de acupuntura urbana que garanticen una renovación positiva y constante, incorporando transformaciones sociales y las dinámicas urbanas asociadas a ellos (Lerner, 2014).

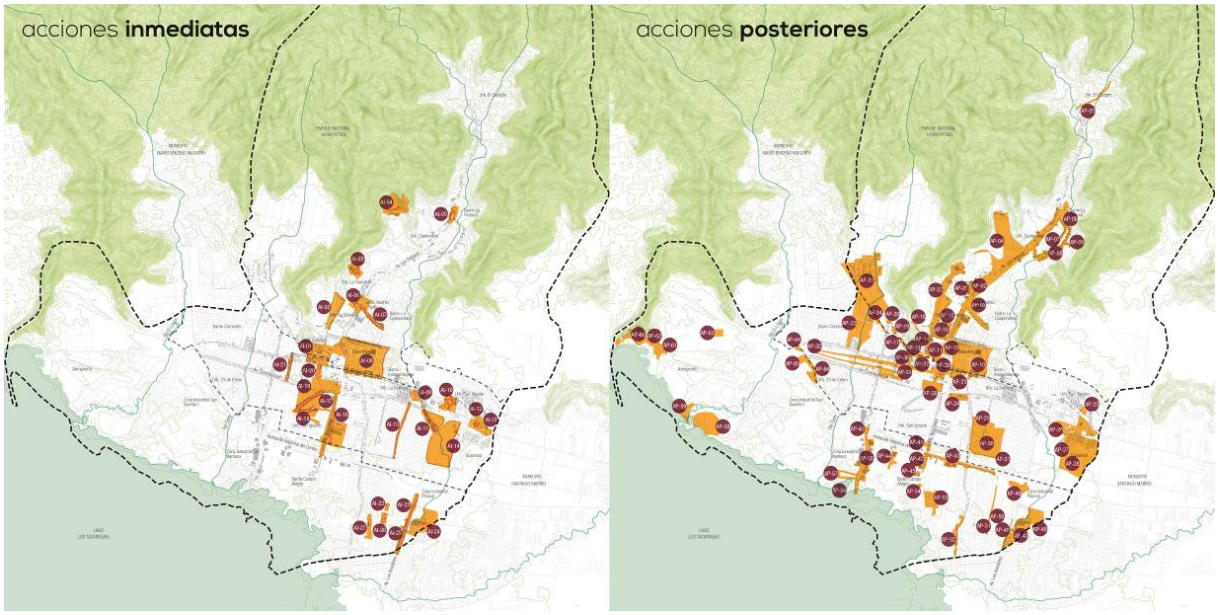


Imagen 8: Localización de las acciones propuestas para la ciudad de acuerdo con su nivel de implementación (inmediata y posterior). (Mena et al., 2016)

Igualmente, a través de instrumentos prácticos de validación, por medio de imágenes-objetivo, se busca evaluar el impacto en la apreciación del entorno físico y en la construcción de una renovada experiencia urbana, a partir de la elaboración de escenarios de regeneración factibles. En laIlmagen 9 se evidencia el significado de una actuación específica de transformación que proporciona un ordenamiento de los flujos y de apreciación de los espacios, potenciando la lectura de los atributos del paisaje, tanto natural como construido, en zonas que anteriormente presentan áreas residuales y degradadas, modificando el uso yo la potencialidad de disfrute del entorno urbano en beneficio de una mejora en la calidad de vida.

Imagen 9: Modelo imagen-objetivo para las acciones inmediatas, específicamente en la urbanización El Hipódromo, sector Centro. (Mena et al., 2016)

3.4. **Señalética urbana**

La evidente falta de coherencia y articulación entre los diferentes ámbitos urbanos de la ciudad de Maracay, que viene reforzada por los elementos físicos pero también por los imaginarios construidos a partir de la ausencia de elementos de señalización e identidad, en combinación con un comportamiento desapegado a las nociones urbanas por parte de los habitantes, reflejan la necesidad de la construcción de una identidad visual de fácil entendimiento y adaptación, perdurable y reconocible.

En este sentido, el desarrollo de un programa de señalética de nomenclatura urbana tiene como reto la elaboración de un sistema visual propio, determinante y llamativo que exalte el acervo cultural a través de la celebración de la toponimia característica de la cultura local y que colabore con la integración de todos los sectores de la ciudad por medio de un sistema que permita el equilibrio y la equidad de estos.

3.5. **Urbanismo táctico**

Una de las metodologías que permiten soluciones e intervenciones en el espacio urbano a diferentes problemas, pero con aproximaciones alternativas en términos de ejecución, factibilidad y aplicabilidad, son las intervenciones de urbanismo táctico, como un enfoque dirigido en la ciudad para mejorar el espacio construido a través de intervenciones de carácter temporal y de bajo costo, con la intención de impulsar transformaciones de mayor alcance en su entorno inmediato (Lydon, 2012).

En la imagen 10 se presenta un modelo de estrategias de actuación de urbanismo táctico en un espacio público localizado en el sector Centro, en donde se demuestran las cuatro etapas, continuas y progresivas.

Imagen 10: Modelo de estrategias por etapas aplicables a intervenciones de urbanismo táctico. (Mena et al., 2016)

En una primera etapa se refleja la condición actual y se resaltan las carencias y las deficiencias presentes, así como las oportunidades de desarrollo con la participación de la comunidad. En la etapa dos, o etapa de intervención experimental, se evalúa, con una intervención de bajo costo y poco tiempo, el posible efecto que tenga la intervención planteada. Para la tercera etapa se plantea la intervención temporal intermedia, que tiene mayor permanencia en el tiempo y permite evaluar el uso y la apropiación que se obtiene del lugar. Finalmente, la última etapa consiste en el desarrollo y construcción del proyecto final, que amerita obras de arquitectura y diseño urbano para la consolidación de los espacios.

Estas operaciones urbanas permiten construir una identidad propia sobre los espacios anónimos y residuales de la ciudad, no solo a través de su transformación física, sino también del reflejo en el comportamiento y uso por parte de los ciudadanos, además de fortalecer y mejorar condiciones espontáneas existentes, transformando cualitativamente, con criterios de confort, estéticos y de uso, espacios que ya tienen una identidad propia (imagen 11).

Imagen 11: Urbanismo táctico en un barrio de la ciudad de Maracay que busca potenciar las condiciones ya existentes sobre el uso del espacio público por parte de la comunidad. (Mena et al., 2016)

4. ALCANCE Y RETOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD

El conocimiento integral de las diferentes condiciones y características existentes en la ciudad de Maracay ha permitido la elaboración de un conjunto de posibles casos de estudio donde puedan ser aplicadas las estrategias transformadoras mencionadas. El estudio no se ha limitado a realizar preguntas, sino que propone, más que responde, escenarios posibles con la intención de generar imágenes objetivo de modificación y renovación urbanas sobre los diferentes espacios de ámbito público identificados. Estas transformaciones buscan trascender el plano de la intervención física para reinterpretar las necesidades de cambio propias existentes con relación al comportamiento social, ambiental y urbano.

La información base existente para el estudio ha sido escueta y en la mayoría de los casos nula; no hay evidencias de registros ni datos, sistemas de información o estadísticas verificables que sirvan de fundamento a la investigación. Esto ha originado un mayor reto en la recolección de datos inicial debido al alcance y escala al abarcar toda la ciudad.

En cuanto a los instrumentos y procedimientos, destaca la ausencia de la lectura individual y la falta de comunicación con los sujetos de estudio. El contexto de los datos sesgan información o conducen a rasgos específicos (momento político, coyuntura económica, temporalidad, etc.), convirtiéndose a su vez en otro elemento procedimental.

Finalmente, se evidencia la necesidad del fortalecimiento y la continuidad del estudio, con el fin de garantizar la evaluación y seguimiento de las siguientes etapas; el desarrollo de estudios y proyectos específicos sobre los diferentes ámbitos identificados; y por último la incorporación de múltiples actores, especialmente las comunidades, para consolidar la participación, el sentido de pertenencia y la conformación de un significado común sobre las relaciones espaciales y urbanas en la ciudad.

CONCLUSIONES

Se evidencian factores característicos fundamentales, tanto ambientales como sociales y urbanos, que pasan inadvertidos en la ciudad de Maracay al ser ignorados por sus habitantes. Los más destacados, tanto por su escala como por su presencia y alcance, son el Parque Nacional Henri Pittier y el lago Los Tacariguas. Estos representan una valiosa oportunidad para el enfoque en la reconstrucción del paisaje y su valoración.

El paisaje urbano de la ciudad se encuentra fragmentado, segregado y dividido. Las divisiones físicas intensifican las diferencias tanto tangibles como de comportamiento y devienen en una lectura poco clara de la ciudad y sus componentes.

Existe una marcada diferencia entre el imaginario colectivo (la ciudad- jardín) y la presencia real de soporte urbano, donde el paisaje no se potencia ni se valora su condición identificable, demostrando cierta identidad, aunque no se comparte en la construcción de la ciudad y los elementos urbanos. Es posible afirmar la existencia de identidades contrapuestas, disímiles e individuales, relacionadas con referentes propios que no colaboran en la conformación unitaria de un sentido de pertenencia del lugar.

Otro punto interesante reviste la posibilidad de sistematizar estos estudios para permitir la divulgación y la enseñanza de los aspectos fundamentales en la construcción de imágenes urbanas coherentes, la gestión sostenible de sus planteamientos, la adaptación a las condiciones cambiantes del entorno y su apropiación por parte de las comunidades.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación es posible gracias a la colaboración de un grupo de profesionales y estudiantes de la Universidad Simón Bolívar y otras instituciones, que forman parte del equipo de trabajo del proyecto germinador de las ideas planteadas y que han colaborado directa e indirectamente en este trabajo. Entre ellos vale destacar: Prof. Rosamaría Chacón, Prof. Loraine Giraud, Prof. Luisa Páez, Prof. Bernardo Dorbessan, Arq. Ángel Chacín, Urb. José Jesús Silva, Br. Alejandra Hernández Pietrangeli, Br. Mayela Grávalos, Urb. Nikolai Elneser, Urb. Dione Escobar, Urb. José Guzmán, Br. Antonnys Villegas, Urb. Anleiradí Hernández, Br. Richard De Agrela, Br. Alejandra Pelay, Br. Carlos Bentolila, Br. Andrea Rincón.

REFERENCIAS

Cheshmehzangi, A. (2012), *Identity and public realm*. En ASEAN Conference on Environment-Behaviour Studies (pp. 307-317). Bangkok.

Cravino, A. (2014). Aspectos metodológicos: consideraciones sobre la metodología. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Extraído el 10 de Marzo de 2017 de http://fido.palermo.edu/servicios_dyc/blog/docentes/index.php?id_docente=6198

Cullen, G. (1971). El paisaje urbano: Tratado de Estética Urbanística. Barcelona: Editorial Blume. 1981.

Gavrilidis, A. A., Ciocănea C.M., Nita, M.R., Onose, D.A. y Năstase, I.I., (2016). *Urban landscape quality index- planning tool for evaluating urban landscapes and improving the quality of life*. En International Conference – Environment at a Crossdroads: SMART approaches for a sustainable future (pp. 155-167). Bucharest.

Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington D.C.: Island Press.

Instituto Nacional de Estadística (2014). República Bolivariana de Venezuela: *IV Censo Nacional de Población y Vivienda*. Resultados Básicos. Total Nacional y Entidades Federales. Caracas: Instituto Nacional de Estadística.

Lerner, J. (2014). *Urban acupuncture*. Washington D.C.: Island Press.

Lydon, M. (2012). *Tactical urbanism* 2: Short-term action long-term change. Nueva York: Street Plans Collaborative. Extraído el 17 de septiembre de 2016 de https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final?e=4528751/2585800.

Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. 2000.

McHarg, I. (1969). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili. 2000.

Martínez, M. (2000). La investigación-acción en el aula. *Agenda Académica*, vol, 7, n° 1, 2000. Extraído el 08 de marzo de 2017 de http://prof.usb.ve/miguelm/investaccionaula.html

Mena, A., Giraud, L., Chacón, R. y Páez, L. (2016). Maracay, imagen urbana. Municipio Girardot. Maracay.

Riza, M., Doratli, N. y Fasli, M. (2011), *City branding and identity*. En Asia Pacific International Conference on Environment - Behaviour Studies (pp. 293-300). Famagusta.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-06

CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA EN LA PERIFERIA DE CARACAS ENTRE 2010 Y 2016

Fabio Capra Ribeiro
Área Diseño, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
capraribeiro@gmail.com

Isabel Yacot
Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
iyacot@gmail.com

RESUMEN

El área metropolitana de Caracas va mucho más allá de los cinco municipios centrales que legalmente la conforman hoy en día: Libertador, Chacao, Baruta, Sucre y El Hatillo; incluye también ciudades periféricas como Guatire-Guarenas, La Guaira, San Antonio, Los Teques, Charallave, entre otras. Aunque esta zona del país ha recibido siempre mucha atención por parte de todos los sectores de la sociedad, incluida la academia, existen ámbitos importantes de su exploración y entendimiento que requieren ser atendidos. Uno de estos es el desarrollo de la mancha urbana, herramienta fundamental para la planificación. Desde este punto de vista, el presente documento estudia las ciudades periféricas a la capital para actualizar los cambios que han ocurrido en su tejido urbano entre 2010 y 2016. Para lograrlo se utiliza el programa Google Earth Pro®, una herramienta que permite exportar imágenes en alta resolución, teniendo registrada la zona de interés durante el lapso propuesto. Se compila y representa la transformación de la mancha urbana, el avance de las urbanizaciones privadas, el crecimiento de los sectores autoconstruidos, la deforestación, entre otros. Aunque esta investigación se encuentra en su etapa inicial, sus resultados sirven de base para iniciativas futuras, ponen en evidencia el acelerado crecimiento de las ciudades periféricas en comparación con Caracas y el alto porcentaje de urbanización no planificada ejecutado en los últimos años.

Palabras clave: urbanismo, urbanización, crecimiento urbano, mancha urbana, tejido urbano.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se inscribe en una investigación dedicada al estudio del corredor urbano del centro-norte de Venezuela, compuesto por las ciudades de Caracas, Valencia, Maracay, Puerto Cabello, La Guaira y sus alrededores. Una estructura de suma importancia para el país, ya que contiene a la mayoría de las entidades del poder político nacional, un tercio de la población total del país y un enorme peso específico en áreas como producción, comercio, cultura, etc. Para adentrarse en el estudio y comprensión de este complejo caso de estudio, se decidió comenzar por la mancha urbana de la región Metropolitana de Caracas, pero, en lugar de atender el valle central que ya ha sido objeto de innumerables estudios y del cual existe más información, se enfocan los esfuerzos en las áreas periféricas: Litoral Central, Valles del Tuy, Altos Mirandinos y Guatire-Guarenas (imagen 1).

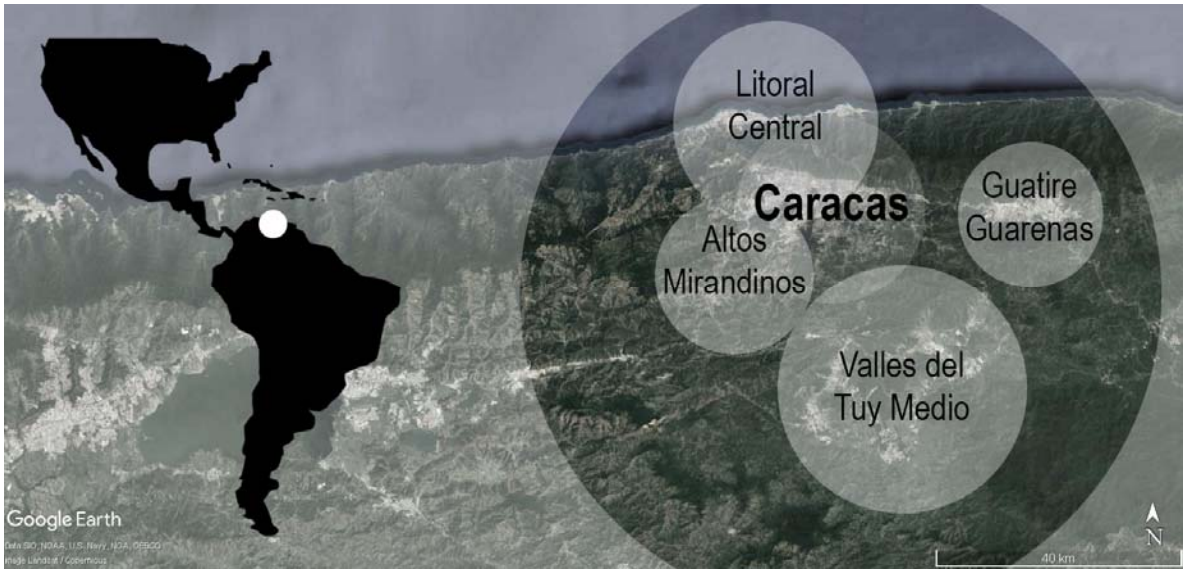


Imagen 1: Ubicación de Caracas y sus áreas periféricas. (Elaboración propia con base en 10.35º N y -67.21º E. Google Earth Pro. Diciembre 2015. Consultado el 20 de febrero de 2017).

Desde este punto de partida, el trabajo tiene dos intereses fundamentales: por un lado, pretende conocer la forma urbana de las áreas estudiadas y su evolución reciente; por el otro, busca examinar las posibilidades que brinda la herramienta Google Earth Pro® para realizar dicho estudio. La razón de esta elección deriva de que recientemente esta versión completa del programa ha sido puesta a la disposición del público de forma gratuita (se puede activar con un correo Gmail® y la clave GEPFREE), permitiendo, entre otras cosas, extraer imágenes en alta resolución. Esta sola característica, accesible a través de internet y sin formación cartográfica previa, podría servir de recurso para estudiar el tejido urbano de las ciudades sin la necesidad de acceder a otras fuentes de información. En pocas palabras, existe un interés sobre una zona particularmente sensible del país, de la cual se ha producido poca información recientemente y, al mismo tiempo, se pretende poner a prueba las posibilidades de una herramienta de fácil acceso y manipulación.

Para el estudio de la mancha urbana de la zona seleccionada, se había planteado hacer una comparación entre los años 2000 y 2015, y observar así los cambios que se habrían producido en los primeros quince años de este siglo, pero, luego de adentrarse en la herramienta, se pudo constatar que las imágenes en alta resolución comienzan a estar

disponibles a partir de 2010 (con excepción del Litoral Central, que comienza en 2003-2004, dependiendo del sector). Aunque la información previa es legible, parecía comprometer demasiado el margen de error del estudio. De esta forma, se decidió comparar los años 2010 y 2016, teniendo en consideración que las imágenes en alta resolución aparecen cada vez con más frecuencia en el programa, lo que permite inferir que sus posibilidades y cualidades de utilización irán mejorando en la medida en que pasen los años.

En otro punto, es necesario aclarar que el *término mancha urbana* se utiliza para identificar las áreas ocupadas por edificaciones y sus parcelas; la infraestructura como calles, autopistas, puertos, puentes; y los parques y plazas contenidas dentro del tejido urbano. Se han excluido, por ejemplo, las áreas verdes periféricas y zonas de cultivo. Esta decisión busca facilitar el proceso de levantamiento, aunque podría modificarse a futuro cuando se revisen los resultados alcanzados en esta etapa.

Para continuar, se presenta la metodología utilizada; posteriormente, se revisa la condición metropolitana en general, para pasar a revisar algunos ejemplos y tendencias en el uso de herramientas digitales de información geográfica. Una vez construido este marco, se presentan los resultados obtenidos y se cierra con las conclusiones alcanzadas.

METODOLOGÍA

El corazón del trabajo ha girado en torno a la compilación de las imágenes satelitales que sirvieron de base para el mismo, así como la posterior delimitación y construcción de las manchas urbanas correspondientes a cada sector. Antecediendo a este proceso, se construyó un marco contextual que pretende ubicar el horizonte de la investigación.

Una vez cumplida y entendida esta primera parte, se comenzó con la herramienta Google Earth Pro®, desde la cual se extrajeron las imágenes en la máxima resolución disponible (4.800 por 2.303 píxeles), desactivando todos los elementos acompañantes (título, descripción y leyenda), pero dejando presentes la escala y el compás para poder verificar individualmente cada imagen.

Las imágenes se generaron en una secuencia que mantuvo un solape, aproximado, entre 30% y 50% del área total para facilitar el montaje posterior. Dicho ensamblaje se realizó en el programa Adobe Photoshop®, utilizando la opción automática de *Photomerge*, la cual puede encontrarse siguiendo la secuencia: File/Automate/Photomerge. En esta opción se mantuvieron los valores predefinidos, incluyendo el manejo automático de las imágenes por parte del programa, ya que dieron buenos resultados desde el principio. Teniendo en cuenta que los mapas se realizaron a partir de una gran cantidad de imágenes (alrededor de cincuenta en cada caso), y en virtud de mantener una alta resolución, los montajes se realizaron en tres o cuatro partes. Es decir, se compilaron secciones de entre quince y veinte imágenes cada una, para luego utilizar la misma opción (*photomerge*) para unir dichos macrofragmentos. De esta forma se ahorra muchísimo tiempo de procesamiento por parte del ordenador y se evitan problemas o errores en la construcción de los solapes. Este procedimiento se completó con la información satelital de los años 2010 y 2016 para todos los sectores estudiados. Aunque en el caso del Litoral Central están disponibles en alta resolución las imágenes correspondientes a los años 2003 y 2004, se utilizaron aquellas correspondientes al año 2010 para mantener las mismas condiciones de los demás casos.

Una vez construidas las imágenes compilatorias de cada uno de los sectores, estas se manejaron en el programa AutoCAD®. Ahí se escalaron tomando como referencia la medida existente entre dos puntos de la infraestructura vial que estuvieran lo más alejado posible uno del otro (para minimizar el margen de error). Una vez escaladas las imágenes, se elaboraron

los planos de la mancha urbana de cada sector y año, para pasar posteriormente a la comparación entre 2010 y 2016.

CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Para adentrarse en la investigación se han revisado dos aspectos fundamentales: la condición metropolitana y las herramientas digitales de información geográfica. El primero con la intención de conocer las condiciones dentro de las cuales se desarrolla la periferia de Caracas como componente fundamental de una estructura metropolitana y, el segundo, para actualizar la información relativa a este tipo de medios. Ambos temas se desarrollan a continuación.

1. ASPECTOS GENERALES EN TORNO A LA CONDICIÓN METROPOLITANA

Ya desde hace décadas que a nivel mundial se están dando dos procesos que potencian la estructura de tipo metropolitana en las ciudades: "el de concentración urbana a escalas global y regional, y el de dispersión urbana a escala metropolitana, representada esta última por el crecimiento –no siempre ordenado y tampoco continuo– de las ciudades pequeñas y medias" (Barrios, 2001). Es decir, aunque las ciudades centrales han tendido a desacelerar su crecimiento, los demás miembros de las grandes estructuras urbanas crecen aceleradamente, cambiando de un patrón de ciudad principal y áreas periféricas, a una gran red de centros urbanos. En Latinoamérica dichas estructuras se pueden entender como conglomerados en continua y descontrolada expansión, los cuales, aunque tengan diferentes realidades geográficas, forman parte del mismo archipiélago (De Mattos, 2010, p. 100).

La evolución de este fenómeno suele darse con mayor fuerza a través de la llamada suburbanización discontinua, fenómeno al que ya desde hace décadas, Geisse y Coraggio (1970, p. 58) atribuían las siguientes características: fuertes demandas por espacios verdes y tierras de cultivo, problemas de accesibilidad al casco central, un rezago creciente entre los asentamientos debido a la ineficiencia del sector público para manejarse en una ciudad de tal dimensión, disminución de la distancia económica relativa a otros centros menores, desplazamiento o ubicación de grandes empresas en las regiones periféricas, entre otros. Más recientemente, otro estudio de ciudades latinoamericanas que incluyó a Caracas, reconoció importantes similitudes, de las cuales es pertinente señalar: expansión de la mancha urbana, policentrismo o tendencia al mismo, tendencias a la ciudad-región y al crecimiento reticular, suburbanización difusa, incremento de la polarización social y la segregación residencial (Ciccolella, 2012, p. 13). La capital venezolana no escapa a estas condiciones, por el contrario, resulta una excelente representante. "El Área Metropolitana de Caracas (AMC) ha desbordado sus límites urbanos como resultado de la progresiva difusión de población, actividades, funciones y relaciones diferenciadas en un territorio mayor, ante la relativa saturación del valle y la constante elevación de los precios de la tierra. Superando barreras topográficas se ha ido conformando la Región Metropolitana de Caracas (RMC), con el valle de Caracas como centro urbano principal que se articula a través de terrenos montañosos con las sub-regiones de su periferia: Altos Mirandinos, Litoral Central, Guarenas-Guatire y los Valles del Tuy Medio (VTM)" (Cariola y Lacabana, 2003, p. 7).

Para alcanzar esta forma, Caracas vio liderado su crecimiento por los municipios conurbados (Libertador, Chacao, Baruta, Sucre y El Hatillo) entre 1950 y 1971, para pasar luego, entre 1981 y 2000, a un período donde los municipios de la corona regional inmediata pasan a comandar la reestructuración demográfica de la región Capital (Barrios, 2001). Parte de este proceso ocurre debido a que los habitantes se trasladan a la periferia buscando opciones de

vivienda privada y pública económicamente viables, mientras la ciudad central sigue concentrando mayores posibilidades de empleo y servicios (p. 14).

Aunque todo el proceso de urbanización venezolano cobró especial fuerza a partir de la tercera década del siglo XX, este "no ha estado acompañado de procesos de planificación adecuados que hayan previsto los efectos de tal crecimiento en el deterioro de la calidad de vida en las ciudades" (Chacón, 2012, p. 235). Adicionalmente, una de las posturas comúnmente adoptada por los diferentes gobiernos fue la de apostar por la creación de nuevas ciudades a donde movilizar gran parte de la población. Dicha postura significó "el virtual abandono de toda estrategia urbanística explícita sobre la principal aglomeración del país" (Negrón, 1991, p. 81): la región centro-norte o centro-norte-costera. Aunque sí es cierto que existieron interesantes iniciativas provenientes de organizaciones como el Ministerio de Obras Públicas, todas terminaron desmanteladas y con limitados efectos concretos en las ciudades.

"En tal sentido, se evidencia que los procesos de planificación y de diseño urbano y arquitectónico no han estado ajustados a la realidad física y a las necesidades de cambio para dar respuesta al fenómeno del crecimiento urbano" (Chacón, 2012, p. 236). Hoy en día, casi toda la organización de las ciudades parte de las ordenanzas de zonificación, un instrumento pasivo generado desde el ámbito municipal, que dificulta la posibilidad de coordinar esfuerzos para atender los problemas regionales de la entera estructura urbana.

En pocas palabras, este proceso de estructuración en múltiples núcleos urbanos es muy común actualmente y está haciendo que las ciudades periféricas cobren especial fuerza. Hay muchas características que son comunes y permiten entender el fenómeno cuando se observan otros casos donde el proceso ha sido más acelerado o intenso, pero aun así no hay soluciones seriales. "[A] pesar de tratarse de un fenómeno universal, las aglomeraciones urbanas o metrópolis no admiten un tratamiento uniforme, ya que su realidad es múltiple y compleja" (p. 240). Cada una, como en este caso Caracas, necesita ser estudiada y atendida en toda su especificidad. Es ahí donde este trabajo espera hacer una contribución.

2. EJEMPLOS Y TENDENCIAS EN EL USO DE LAS HERRAMIENTAS DIGITALES DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

La utilización de herramientas tipo Googe Earth no es nueva ni exclusiva de la arquitectura y el urbanismo. El acompañamiento con programas de mapas y geolocalización se han ido masificando en innumerables ámbitos del estudio y gestión de la ciudad.

Estrategias de geolocalización a través de plataformas de internet están siendo utilizadas en toda la región para enfrentar el crimen; por ejemplo, Monterrey, en México, es un caso especialmente interesante. Aguirre Sala (2016) explica que la comunidad, a través de aplicaciones móviles, participa activamente en la localización del delito, alimentando una fuente que luego es utilizada para reconocer áreas sensibles que puedan requerir de especial atención, influenciando positivamente la prevención. Otro tema donde se viene potenciando la aplicación de este tipo de herramientas es la salud. Chang et al. (2009) desarrollaron un sistema de monitoreo y vigilancia para el dengue en Nicaragua (enfermedad que se presenta también regularmente en Venezuela) donde utilizaron Google Earth como base para ubicar y graficar toda la información recogida como los brotes, su proximidad a escuelas o lugares sensibles, etc. Mientras que, en otro contexto, Clarke et al. (2011) concluyeron que Google Street View (uno de los componentes de Google Earth) podía brindar información suficiente para auditar el estado de los vecindarios en función de atender su impacto en la salud mental de los habitantes. Adicionalmente, tal vez uno de los usos más difundidos de los programas de registro de imágenes satelitales es el seguimiento de la deforestación como demostraron

Aide et al. (2013) en el caso de América Latina. En este caso, utilizaron información de la NASA para estudiar la cubierta vegetal de la región, lo que les permitió contar con información de lugares remotos o difícil acceso, y abarcar enormes áreas de terreno en tiempos manejables.

Mientras aumenta su accesibilidad y facilidad de manejo, este tipo de herramientas está dejando de ser utilizada únicamente por profesionales para ponerse a la disposición del público en general. Así como en los últimos años ha ido aumentando la cantidad y calidad de recursos disponibles a partir de imágenes satelitales y otras formas similares de registro (como MSN Virtual Earth, Yahoo! Maps), es de esperar que esta tendencia continúe para brindar más y mejores medios de estudio. Particularmente, una de las virtudes que se le atribuyen a sistemas como Google Earth, es haber acercado los mapas e imágenes del mundo a los usuarios ordinarios de internet (Kamel Boulos, 2005, p. 8), pero es necesario tener en cuenta que aun así se requiere cierto conocimiento informático básico y, sobre todo, un gran ancho de banda que no está disponible para todas las personas (Farman, 2011, p. 881). Bajo esta misma premisa, a la plataforma se le han atribuido valores educacionales como los explorados por Patterson (2007) en California (EE.UU.), quien resalta la interfaz intuitiva y sus simples pero poderosas herramientas.

En contraste, y para poder utilizarlos responsablemente, es necesario considerar las limitaciones que puedan enfrentarse. La precisión, resolución, así como también la falta de experiencia del usuario, podrían afectar la confianza en los sistemas o incluso motivar malas decisiones (Sheppard y Cizek, 2009, p. 2115). Asimismo, todas las críticas que han siempre existido sobre la cartografía han sido trasladadas al ámbito digital (Farman, 2011, p. 870). Aunque los mapas suelen ser una fuente confiable de información, es común que en su construcción se obvien o distorsionen detalles en función de conducir la transmisión de cierto contenido (Farman, 2011). Es así como, en la medida en que se populariza el acceso y manejo de este tipo de herramientas, también aumenta la posibilidad de interpretaciones erradas por parte de los usuarios, sobre todo los que no han sido formados en el área.

En pocas palabras, las herramientas virtuales de información geográfica han ido popularizándose con el paso de los años, presentando nuevas opciones y posibilidades. De ahí en adelante depende del usuario y el uso que le da.

RESULTADOS

El primer producto de esta investigación son las imágenes en alta resolución de cada uno de los ámbitos estudiados, compiladas por medio de la unión de decenas de fragmentos. Teniendo en cuenta que la naturaleza de este documento no permite presentar dichas imágenes en su calidad final, se han puesto a disposición en el siguiente enlace: www.capraribeiro.com/columna bajo una publicación de fecha 01 de marzo de 2017 (imagen 2), de manera de que puedan estar disponibles en versión digital para cualquier persona que desee estudiarlas (si por alguna razón el acceso fallase, por favor escribir a los autores para solicitar la información).

Imagen 2: Ejemplo de las imágenes compiladas. Guatire-Guarenas 2016. (Elaboración propia a partir de Google Earth Pro)

Una vez construidas las imágenes y en relación con las limitaciones de la herramienta utilizada, se construyeron gráficos que ilustran la posición de las nubes en los registros publicados por Google Earth Pro (imagen 3). Esto con la intención de dejar en evidencia que existen puntos del mapa que pueden quedar oscurecidos por la posición de las nubes, haciendo que se pierda parte de la información, lo que obligó a revisar información de otros años o sencillamente inferir el recorrido de la mancha urbana.

Imagen 3: Ejemplo de los mapas generados para registrar las áreas obstruidas por nubes. En anaranjado las nubes de 2010 y en rojo las de 2016. Guatire-Guarenas. (Elaboración propia)

Antes de pasar a la comparación de la mancha urbana entre las diferentes fechas estudiadas, es importante señalar que trabajar en la elaboración de las imágenes permitió confirmar ciertas observaciones iniciales con relación a la morfología urbana de estos sectores: primero, en general la topografía ha sido uno de los grandes modeladores de la mancha urbana, ya que evidentemente se ha priorizado la ocupación de los terrenos menos inclinados, llenando los valles o dibujando formas arboladas entre las colinas. Esta forma de ocupación podría considerarse preocupante si se toma en cuenta su coincidencia con los cursos de agua, como se pudo ver en la tragedia del estado Vargas de 1999, donde, luego de intensas lluvias, las inundaciones cobraron miles de vidas, bienes e inmuebles (imagen 4).

Segundo, de forma más particular, se puede observar cómo Guatire-Guarenas se caracteriza por una forma ovalada bastante regular, mientras que en los Altos Mirandinos, aunque tienen algunas áreas jerárquicas dentro del conjunto, el ámbito ocupado por los ramales es casi tan importante como dichos centros. Al mismo tiempo, casi todos estos ramales conectan de forma directa con las áreas centrales. Por otro lado, Valles del Tuy posee una organización mucho más difusa y extendida en el territorio, con un mayor número de centros reconocibles, pero de menor área en comparación con los Altos Mirandinos. También es necesario señalar que su organización no parece responder tan fielmente a una estructura de árbol como en los Altos Mirandinos, ya que la ocupación de los Valles del Tuy se asemeja más a un circuito cerrado con múltiples conexiones transversales entre los elementos que la componen. Finalmente, la condición del Litoral Central está especialmente condicionada por su ubicación entre la cordillera y el mar, por lo que termina desarrollándose en los estrechos entre estos dos hechos geográficos; viendo bastante comprometidas sus posibilidades de crecimiento a futuro (imágenes de la 5 a la 8).

Imagen 4: Ocupación prioritaria de los terrenos con menor inclinación. Se puede observar también el curso de agua por medio de una huella curvilínea en el centro del área urbana. Estado Vargas. Litoral Central. (Fuente: 10.60º N y -66.85º E. Google Earth Pro. Julio 2016. Consultado el 10 de marzo de 2017).

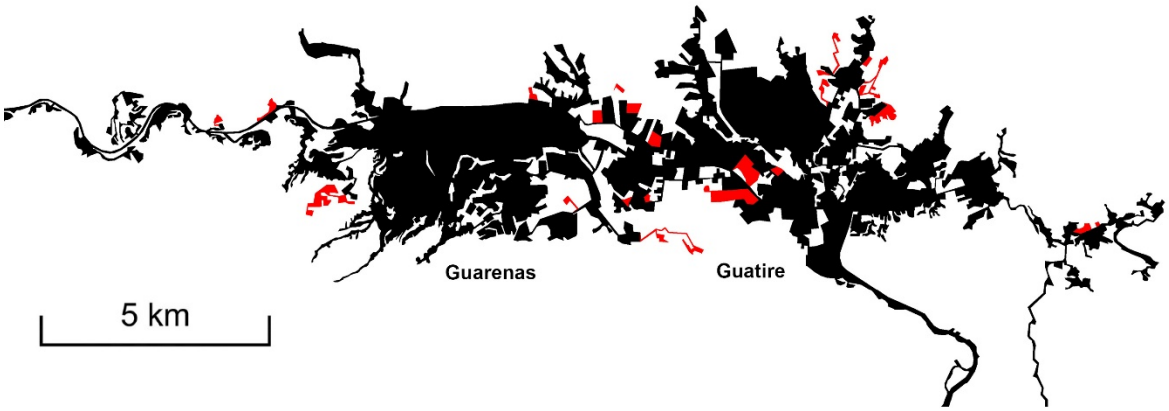


Imagen 5: Mancha urbana de Guatire-Guarenas. En negro la huella de 2010 y en rojo la de 2016. (Elaboración propia)

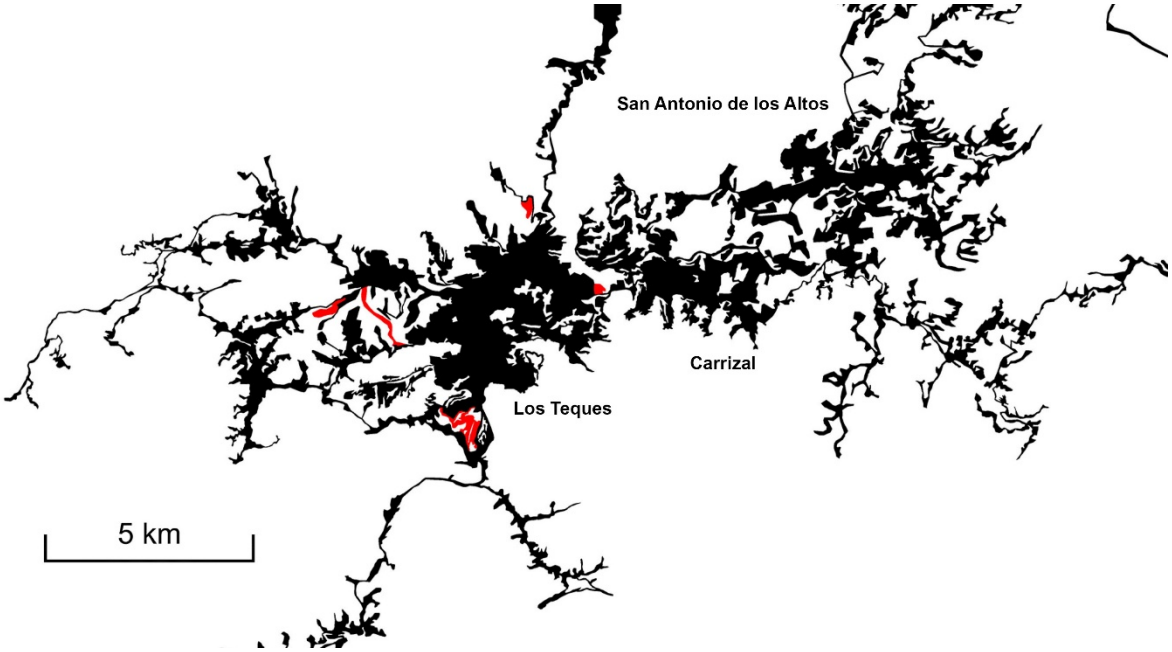


Imagen 6: Mancha urbana de los Altos Mirandinos. En negro la huella de 2010 y en rojo la del 2016. (Elaboración propia)

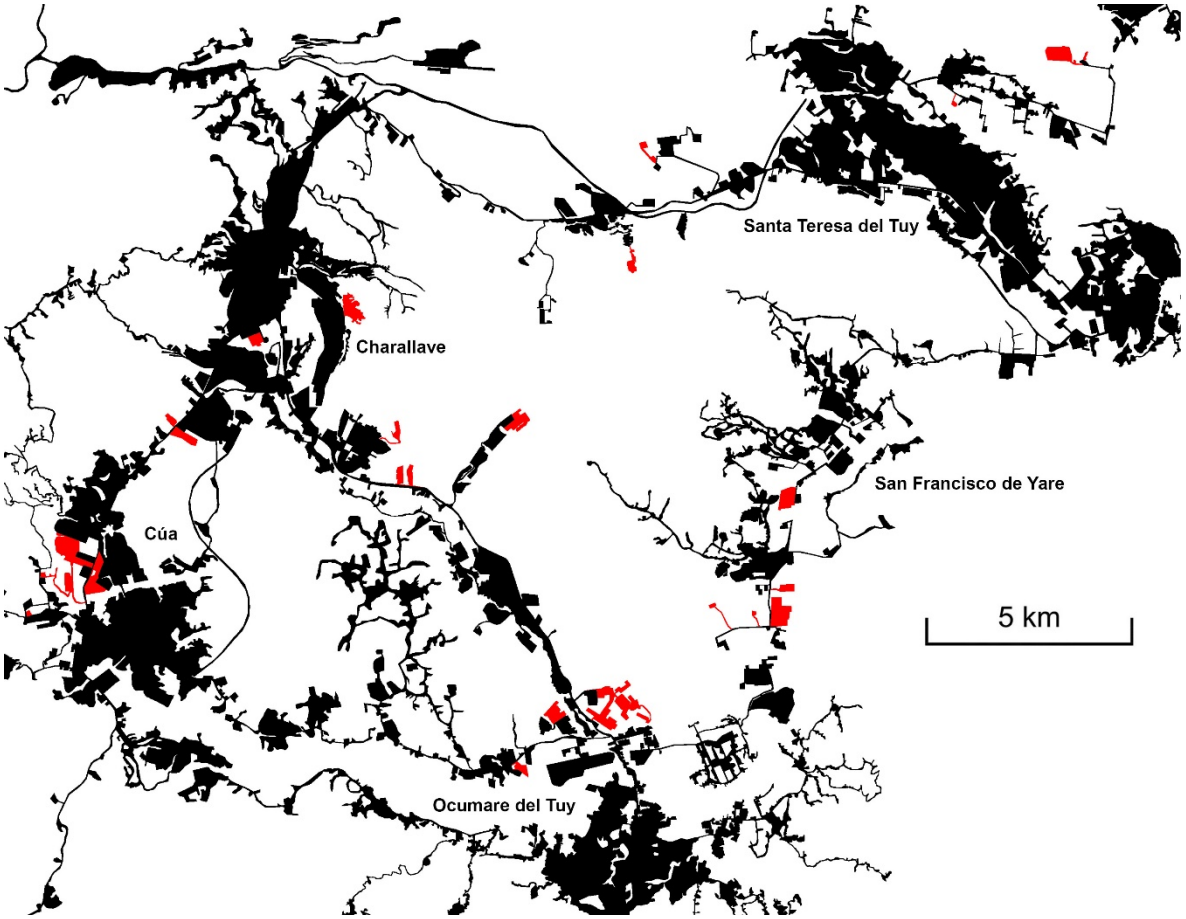


Imagen 7: Mancha urbana de los Valles del Tuy medio. En negro la huella de 2010 y en rojo la del 2016. (Elaboración propia)

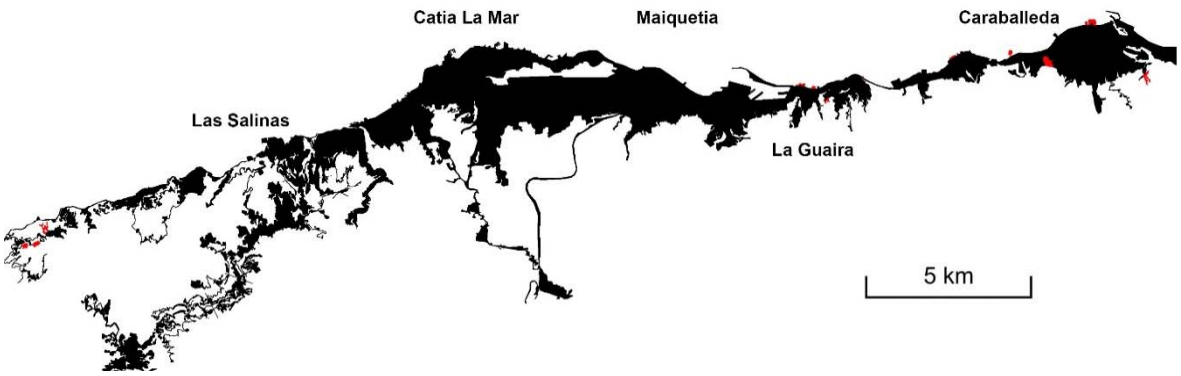


Imagen 8: Mancha urbana del Litoral Central. Se ha cortado el lado este del litoral, que incluyó zonas de Naiguatá, porque la imagen se reducía mucho de tamaño al incluirla en este formato. En negro la huella de 2010 y en rojo la de 2016. (Elaboración propia)

En otro punto, revisando la comparación entre 2010 y 2016, ha sido relativamente sencillo reconocer la ampliación de la mancha urbana cuando se trata de grandes áreas, pero se ha obviado la densificación de los sectores que habían sido ya ocupados antes de 2010. Básicamente, el interés de esta etapa del trabajo es el de concentrarse en la ocupación del territorio sin realmente atender a su densidad. De estas observaciones se infiere que, muy posiblemente, la gran mayoría de los nuevos sectores ocupados tenga un carácter netamente residencial por la particular forma y organización de las edificaciones (imagen 9). De la mano de este hecho también es posible reconocer la ocupación de grandes terrenos para la autoconstrucción de viviendas que no solo significan la ampliación de barrios ya existentes, sino también el surgimiento de sectores totalmente nuevos. Además de estas dos tendencias, se encontró solamente una excepción en la ampliación de la mancha urbana: la construcción de un sector de autopista en los Altos Mirandinos.

Imagen 9: Terrenos preparados para construir. Norte de Guatire-Guarenas. (Fuente: 10.48º N y -66.57º E. Google Earth Pro. Junio 2016. Consultado el 10 de marzo de 2017)

El contraste entre 2010 y 2016 ha permitido evidenciar cómo en muchos casos terrenos que estaban listos para construir en la primera fecha, se encontraban completamente ocupados en la segunda. Lo que al mismo tiempo hace pensar que los terrenos que se reconocen listos o en preparativos para construir en 2016, completen su desarrollo en los próximos cinco o

seis años; un período equivalente a una gestión de gobierno. Es decir, la observación de la mancha urbana actual sirve para entender cuáles podrían ser algunos de los espacios ocupados en el corto o mediano plazo.

En otro aspecto de las posibles previsiones, Guatire-Guarenas muestra aún muchísimo potencial de conurbanización, es decir, aún se observa un número importante de terrenos vacíos entre estos dos núcleos, que comenzaron como ciudades separadas y ya desde hace años se han venido fundiendo en una sola entidad urbana difícil de diferenciar. La misma condición se reconoce en los centros de las demás áreas periféricas. Aunque los terrenos aún vacantes no son tan comunes, sí se puede observar un número importante de edificaciones tipo galpones que podrían cambiar de uso a medida que pasa el tiempo; un proceso muy común en la evolución de las ciudades. Este mismo fenómeno ocurre en los Valles del Tuy, pero en este caso con relación a un importante número de terrenos agrícolas que se encuentran hacia el centro de la red de áreas urbanas, los que podrían en un futuro verse presionados para cambiar de uso (imagen 10). Este proceso se ha visto no solo en Caracas, sino también en las áreas fértiles de Valencia y Maracay, que continuamente cambian de uso para alojar edificaciones. Finalmente, el Litoral Central parece ser una suerte de excepción para la mayoría de las tendencias, presentando un crecimiento particularmente lento. Descontando alguna particularidad y la progresiva recolonización de las playas, no se observan mayores cambios.

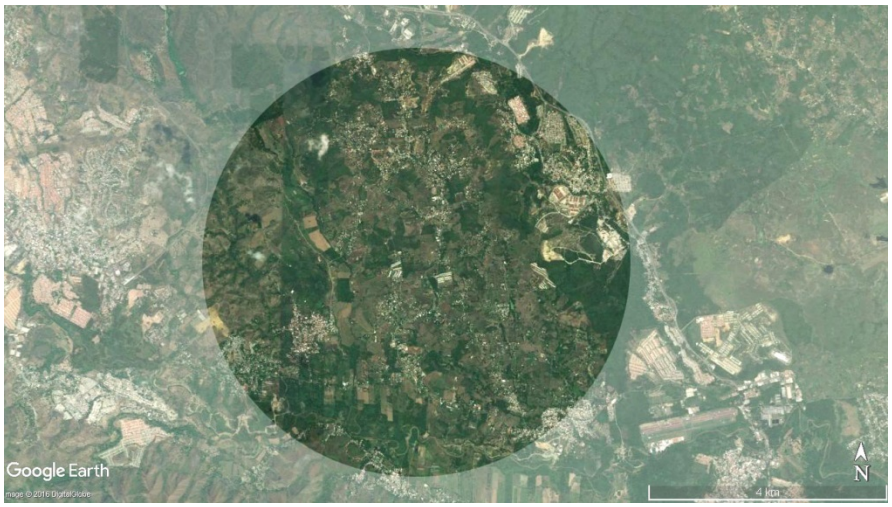


Imagen 10: Área agrícola en el centro geográfico de los Valles del Tuy medio. (Fuente: 10.15º N y -66.82º E. Google Earth Pro. Junio 2016. Consultado el 10 de marzo de 2017)

Sumando la observación de las manchas urbanas y sus diferencias entre los años estudiados, se han podido reconocer cuatro formas de crecimiento (imagen 11): (1) Paralelo a las vías de circulación: formando líneas construidas que acompañan los flujos de conexión. (2) Aislado: urbanizaciones o sectores que crecen de forma casi completamente aislada del resto del tejido, conectándose únicamente por una vía vehicular. (3) Conurbado: el crecimiento de la mancha urbana que acerca los confines de los diferentes núcleos, formando conglomerados más grandes o tendiendo a ellos. (4) Periférico: extensión de los bordes perimetrales de la mancha urbana, desarrollando las zonas que más tiempo requiere alcanzar, las más alejadas de los servicios y de los núcleos de las ciudades.

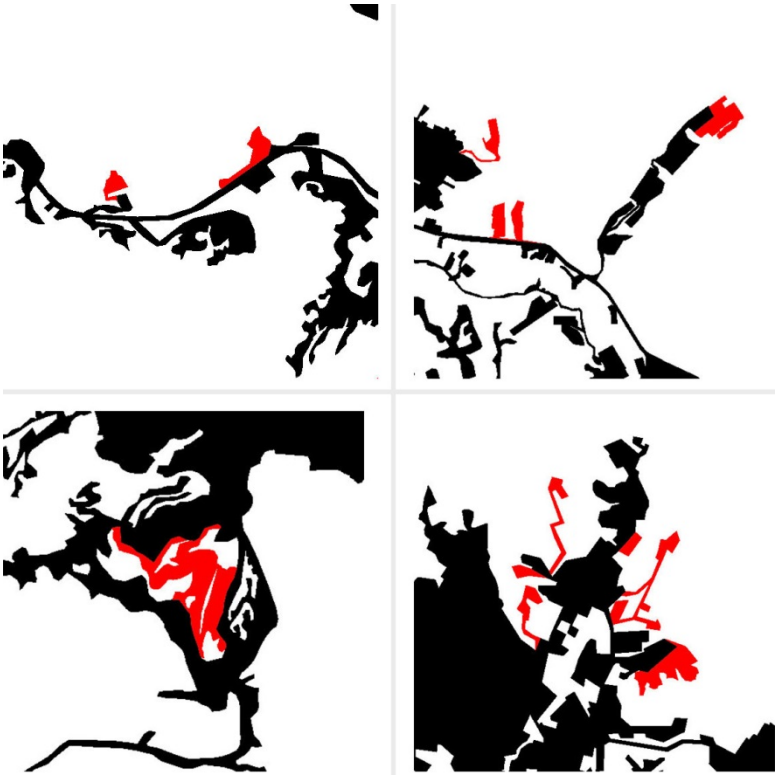


Imagen 11: Tipos de crecimiento identificados: (1) Paralelo: arriba a la derecha; (2) Aislado: arriba a la izquierda; (3) Conurbano: abajo a la izquierda; (4) Periférico: abajo a la derecha. En negro la huella urbana de 2010 y en rojo la huella urbana de 2016. (Elaboración propia)

A partir de la definición de las áreas hasta ahora señaladas, aunque no se espera que sean del todo precisas debido al margen de error involucrado en el escalado de las imágenes y delineación del recorrido, se ha generado un cuadro con los resultados y la diferencia entre los años 2010 y 2016 (imagen 12). De este cuadro se puede extraer, por ejemplo, que Guatire-Guarenas ha tenido un crecimiento mayor con respecto a la superficie original, mientras que los Valles del Tuy parece haber incrementado notoriamente el área absoluta. De nuevo, debido a la metodología aplicada, no se pueden considerar precisos estos números, pero sí permiten identificar tendencias.

	área en km2 2010	área en km2 2016	diferencia en km2	diferencia en %
Litoral Central	45,212.08	45,480.72	268.64	**0.59**
Valles del Tuy	106,830.50	110,030.36	3,199.86	**3.00**
Guatire-Guarenas	35,922.84	37,449.51	1,526.67	**4.25**
Altos Mirandinos	47,605.74	48,257.76	652.02	**1.37**

Imagen 12: Cuadro comparativo de áreas de las zonas estudiadas. (Elaboración propia)

OBSERVACIONES FINALES

Con la culminación de este trabajo se completa una primera etapa de la investigación. Una versión donde se ha invertido un esfuerzo considerable y una gran cantidad de tiempo, no solo para alcanzar los productos mostrados, sino en el proceso de ensayo para ajustar cada uno de los pasos. La participación de primera mano en este proceso ha permitido alcanzar algunas de las observaciones principales. Así como dibujar un edificio ayuda mucho más a entenderlo que tomarle una fotografía, delinear delicadamente las ciudades estudiadas ha obligado a adentrarse con cuidado en cada una de ellas. Este esfuerzo facilitará el camino por venir, en el cual se espera profundizar en el análisis, reconociendo los diferentes tejidos urbanos y complementando la información con aquella proveniente de otras fuentes. Posteriormente, se espera también avanzar en la inclusión progresiva de otras ciudades de la región Centro-Norte de Venezuela.

En cuanto a las posibilidades de utilizar Google Earth Pro como herramienta para estudiar la morfología urbana de las ciudades venezolanas, se puede reconocer que, como casi todo, tiene tanto cualidades como limitaciones. Por un lado, es una herramienta gratuita, de fácil acceso, intuitivo manejo y con alta calidad en la información que suministra; por el otro, no todas las zonas del mundo reciben la misma atención, dejando a zonas rurales o pequeños conglomerados urbanos con una pobre cobertura. En el caso local, es de esperar que se mantenga el ritmo de publicación de imágenes que ha tenido en los últimos años, mostrando registros anuales de las ciudades más importantes del país. Esto, aunque se ha dejado en evidencia los vacíos de información en el registro del pasado, proyecta una probable mejoría en su cobertura para el futuro.

Sobre los resultados tal vez lo más llamativo sea la velocidad de crecimiento de la mancha urbana construida en el período estudiado. Dicho crecimiento ocurre, como es natural, estrechamente ligado a las vías de comunicación, pero no solo para conectar con nuevos puntos que van integrando al resto del tejido, sino a través de una densificación en torno a las vías principales que conectan los centros poblados más importantes. Se subraya este punto porque parece estarse construyendo secciones de un modelo de ciudad lineal, pero sin ningún tipo de consideración, planificación o atención al tema. Las consecuencias que esto pueda traer sobre la estructura urbana en general son desconocidas. Tal vez, se puede apenas prever que gran parte del crecimiento se llevará adelante sin nuevos centros urbanos, ya que las áreas de expansión estarán organizadas a través de arterias lineales.

Más allá de la forma en que ocurra, el crecimiento de la mancha urbana resulta en cierta medida preocupante, porque prácticamente todo este proceso es protagonizado por el uso residencial. No parecen haber nuevas escuelas, hospitales, estaciones de bomberos, que puedan atender la demanda de los nuevos habitantes, haciéndolos igualmente dependientes de los núcleos originales, ya bastante exigidos. Asimismo, no se reconoce en el discurso oficial de los entes del Estado ninguna postura o planificación que tenga en cuenta o brinde los caminos para organizar, o al menos responder, a este crecimiento.

REFERENCIAS

Aguirre Sala, J.F. (2016). La aplicación de las tecnologías de información y comunicación en la prevención comunitaria del delito: los casos de georreferenciación en Monterrey, México. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, *11*(2), 239-270. Retrieved from http://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/ries/article/viewFile/ 1878/1513

Aide, T.M., Clark, M.L., Grau, H.R., López-Carr, D., Levy, M.A., Redo, D., Muñiz, M. (2013). Deforestation and reforestation of Latin America and the Caribbean (2001-2010).

Biotropica, *45*(2), 262-271. http://doi.org/10.1111/j.1744-7429.2012.00908.x

Barrios, S. (2001). Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas metropolitana. *EURE*, *27*(80), 59-86. http://doi.org/10.4067/S0250-71612001008000004

Cariola, C. y Lacabana, M. (2003). Globalización y desigualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas. *EURE*, *29*(87), 5-21. http://doi.org/10.4067/S0250-71612003008700001

Chacón, R. (2012). El crecimiento urbano y la pérdida de los valores ambientales. En A. Almandoz (Ed.). *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja* (pp. 235-261). Quito.

Chang, A.Y., Parrales, M.E., Jiménez, J., Sobieszczyk, M.E., Hammer, S.M., Copenhaver, D.J. y Kulkarni, R.P. (2009). Combining Google Earth and GIS mapping technologies in a dengue surveillance system for developing countries. *International Journal of Health Geographics*, *8*, 49. http://doi.org/10.1186/1476-072X-8-49

Ciccolella, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, *(8)*, 9-21.

Clarke, P., Ailshire, J., Meléndez, R., Bader, M. y Morenoff, J. (2011). Using Google Earth to conduct a neighborhood audit: Reliability of a virtual audit instrument. *Health Place*, *16*(6), 1224-1229. http://doi.org/10.1016/j.healthplace.2010.08.007

De Mattos, C.A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografia Norte Grande*, *104*(47), 81-104. http://doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005

Farman, J. (2011). Mapping the digital empire: Google Earth and the process of postmodern cartography. En *The map reader: Theories of mapping practice and cartographic representation*, 464-470. http://doi.org/10.1002/9780470979587.ch60

Geisse G., G. y Coraggio, J.L. (1970). Áreas metropolitanas y desarrollo nacional. *Revista EURE*, *1*(1), 51-62.

Kamel Boulos, M.N. (2005). Web GIS in practice III: Creating a simple interactive map of England's strategic health authorities using Google Maps API, Google Earth KML, and MSN virtual Earth map control. *International Journal of Health Geographics*, *4*(1), 22. http://doi.org/10.1186/1476-072X-4-22.

Negrón, M. (1991). Realidad múltiple de la gran ciudad. Una visión desde Caracas. *Nueva Sociedad*, (114), 76-83.

Patterson, T.C. (2007). Google Earth as a (not just) Geography Education Tool. *Journal of Geography*, *106*(4), 145-152. http://doi.org/10.1080/00221340701678032

Sheppard, S.R.J. y Cizek, P. (2009). The ethics of Google Earth: Crossing thresholds from spatial data to landscape visualisation. *Journal of Environmental Management*, *90*(6), 2102-2117. http://doi.org/10.1016/j.jenvman.2007.09.012

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-07

ACTUALIZACIÓN SOBRE LA MEGALÓPOLIS DEL CENTRO-NORTE DE VENEZUELA

Fabio Capra Ribeiro
Área Diseño, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
capraribeiro@gmail.com

RESUMEN

En el centro-norte de Venezuela se está hilvanando una estructura urbana, compleja y poco estudiada, donde interactúan un gran número de ciudades como Caracas, Valencia, Maracay, La Guaira, Puerto Cabello, entre otras. Sobre este caso de estudio, el trabajo tiene como objetivo fundamental conocer el estado del arte de la que algunos llaman la megalópolis del norte o centro-norte de Venezuela. Del mismo modo, se propone sintetizar las principales características que le han sido atribuidas a esta área y subrayar los caminos de reflexión que no se han abordado o requieren ser profundizados. Para llevar adelante este trabajo se hace una búsqueda documental en una serie de índices, bibliotecas y motores de búsqueda disponibles en internet, combinando los términos metrópolis, megalópolis, Maracay, Valencia y Caracas, sin exclusiones cronológicas. Al final se recopila un número acotado de referencias que son agrupadas y organizadas en función de actualizar la información existente sobre el tema. Este esfuerzo permite advertir que la megalópolis en cuestión es objeto de estudio por parte de varios autores, mientras que otros han preferido reflexionar sobre escalas urbanas mucho más acotadas de la misma zona. Es decir, no se reconoce una postura generalizada de abordaje sobre el área en cuestión. En otro orden de resultados, se sintetiza una serie de características de esta conglomeración urbana: dimensiones, componentes, demografía, etc., mientras que la revisión de los documentos permite además subrayar la necesidad de reconsiderar los límites políticos de muchos municipios y regiones involucradas, regularizar el vocabulario utilizado e impulsar la planificación. Para finalizar, este esfuerzo será seguramente útil para próximos estudios, particularmente para la tesis doctoral dentro de la cual se inscribe, dedicada a desarrollar una visión prospectiva sobre este sector del país.

Palabras clave: ciudad, urbanización, crecimiento urbano, metrópolis.

INTRODUCCIÓN

Al menos desde mediados del siglo XX las ciudades se han estado organizando en formas tan grandes y complejas que, a juicio de muchos estudiosos del tema, ha sido necesario reflexionar sobre nuevos conceptos o formas de clasificación. En este proceso han aparecido numerosos neologismos como ciudad global, ciudad informacional, megaciudades, metápolis, ciudad difusa, ciudad-red, ciudad sin confines, ciudad genérica, etc. (Ciccolella, 2012, p. 10). Cuando se refiere al caso venezolano, un término resulta particularmente recurrente: *megalópolis*.

Aunque el término ha sido utilizado varias veces a través de la historia, su uso contemporáneo, y el que se maneja en este trabajo, se le atribuye a Jean Gottmann, geógrafo francés que utilizó el término megalópolis para referirse a la aglomeración urbana formada por Boston, Nueva York, Washington, D.C., entre otras ciudades del noreste de Estados Unidos. Aunque inicialmente se utiliza la idea de megalópolis para referirse a una ciudad muy grande, esta formación urbana no está condicionada solo por el tamaño (como algunas veces se ha planteado), ya que, desde el punto de vista de Gottmann, la condición *megalopolitana* tiene que ver con el liderazgo cultural, como la presencia de importantes universidades, laboratorios, bibliotecas, grandes casas editoriales y periódicos del país, así como un liderazgo en el arte y otros campos del conocimiento (Gottmann, 1957, p. 193). Adicionalmente, Gottmann resalta el desarrollo industrial como un factor fundamental en la megalópolis que se dedicó a estudiar, pero −recientemente− este eje central ha ido cambiando a un modelo postindustrial en que la información y el conocimiento son fundamentales, a la vez que ha pasado de organizarse a partir de núcleos urbanos claramente definidos a una estructura mucho más difusa y suburbana (Vicino, Hanlon y Short, 2007, pp. 361-363).

Cuando se estudia la megalópolis en el caso venezolano, una publicación resalta y sirve de introducción: “La tendencia a la formación de una agrupación urbana múltiple en el centro norte de Venezuela”; publicada por la *Revista Geográfica Venezolana* en 1963, bajo la autoría de Luis Fernando Chaves. Ya en aquel momento, tres décadas antes de que se publicara el resto de los trabajos que se han referido al tema según los resultados de esta investigación, Chaves tiene la capacidad de señalar esta tendencia que caracteriza a algunas de las ciudades más importantes de Venezuela. Como puede observarse en el título, Chaves (1963, p. 37) decide hablar de una *agrupación urbana múltiple,* en lugar de referirse a una megalópolis. En su trabajo, reconoce dos grandes estructuras metropolitanas: una al oeste, con Puerto Cabello (distrito del mismo nombre), Valencia (distrito Valencia y Guacara) y Maracay (distritos Girardot, Sucre y Mariño); otra al este, Caracas (departamento Libertador y distrito Sucre, Guaicaipuro y Plaza) y el Litoral (departamento Vargas), determinando además que estos dos conjuntos se relacionan por medio de un *puente*: el distrito Ricaurte con capital en La Victoria (p. 41), (véase Imagen 1). Más adelante, en el mismo documento, el autor establece que la agrupación urbana múltiple del centro-norte del país tiende a estar integrada por: Distrito Federal, estado Carabobo, norte del estado Aragua: distritos Girardot, Mariño, Ricaurte, Sucre y Zamora, y estado Miranda, excepto Barlovento: distritos Guaicaipuro, Lander, Paz Castillo, Plaza, Sucre, Urdaneta y Zamora (p. 43).

El abordaje de esta configuración urbana es de suma importancia, ya que si se considera que los territorios nacionales están perdiendo su relevancia y significado frente a la creciente fuerza de los espacios territoriales estratégicos, como las ciudades globales (Jungemann, 2006, p. 159), la agrupación del centro-norte de Venezuela resulta particularmente significativa para el presente y futuro del país, así como lo ha sido durante toda su historia. Este espacio es y seguirá siendo una pieza clave del desarrollo nacional. Ya para 1991 Marco Negrón, uno de los principales contribuyentes sobre el tema, afirmaba que es en las

ciudades, y particularmente en los sectores populares, donde se está jugando el futuro de nuestras naciones y se corre [o corría] el riesgo de entrar en un prolongado período de violencia e inestabilidad si no son atendidas (Negrón, 1991, p. 83). Determinar si se está ya viviendo ese *prolongado período de violencia e inestabilidad* es objeto de otro trabajo, pero sí es cierto que "[h]oy la dinámica de ese sistema de ciudades procede sin controles" (Negrón, 2004, p. 36). Ante la insuficiencia de los instrumentos existentes debido a la condición supramunicipal e incluso suprarregional de muchos de los problemas de esta agrupación urbana, se sigue desarrollando la ocupación depredadora de áreas agrícolas, parques nacionales, reservas forestales, etc. (p. 36). Un proceso de metropolización que, aunque sea o no atendido, continúa su curso "a través de su expresión más retrógrada, es decir, por el incremento de los cinturones de miseria en las periferias urbanas y su consolidación como áreas dormitorio con baja dotación de servicios y equipamientos colectivos" (Acebedo Restrepo, 2008, p. 82). Visto de esta forma, la atención al tema resulta fundamental para las áreas urbanas en cuestión, pero también para el resto del país.

Imagen 1: Ubicación de las ciudades del centro-norte de Venezuela. (Elaboración propia)

A partir de esta base, el presente trabajo se propone actualizar la información publicada sobre el tema, presentarla de forma sintética y organizada, constituirse en un aporte al entendimiento del territorio e intentar servir de base para esfuerzos futuros. Asimismo, a través de la mirada de los autores que han abordado directamente el tema, se espera mostrar las diversas perspectivas, énfasis y opiniones recogidas, en función de promover la discusión sobre un tema que aún requiere mucha atención.

La presentación del trabajo se divide entre metodología, resultados y conclusiones; mientras que, a su vez, los resultados se separan en tres partes: primero, se presentan los hechos previos a la década de los noventa, donde se inicia lo que podría llamarse la discusión *contemporánea* sobre el tema. Segundo, se organizan las contribuciones y puntos de vista de los autores. Tercero, se recogen las preocupaciones o sugerencias. Aun así, debe entenderse que esta división es ficticia, pues se ha planteado solamente como una estructura de orientación, pero los solapes y relaciones entre cada uno de los puntos son evidentes durante todo el trabajo. Posteriormente, se finaliza con las conclusiones alcanzadas en esta investigación.

METODOLOGÍA

La presente investigación es de carácter documental, teniendo en cuenta que su objetivo central es conocer y organizar la información publicada sobre el tema. Para llevarla a cabo se realizó una búsqueda a partir del término *megalópolis*, al reconocerlo como tendencia en otros países y apoyado en una aproximación empírica que intuye condiciones similares en la

agrupación de ciudades del centro-norte de Venezuela. A partir de ahí se incorporó también el término *metrópolis*, por su estrecha afinidad con el primero y en función de incluir trabajos que estudiasen la condición previa al modelo de megalópolis: la organización metropolitana. En este mismo sentido, la elección de estos términos tenía la intención de obtener resultados, tanto en inglés como en español, ya que tomando en cuenta que los sistemas de búsqueda ignoran la tilde, las palabras se escriben esencialmente igual en ambos idiomas. Adicionalmente, se seleccionaron las tres principales ciudades de conjunto (Caracas, Valencia y Maracay) como términos de búsqueda, para ubicar geográficamente los resultados. Es así que megalópolis, metrópolis, Caracas, Valencia y Maracay fueron los términos finalmente utilizados.

La exploración se realizó en los siguientes repositorios: Scielo, Dialnet, Redalyc, Publindex, Springer, Scopus, Sciencedirect y el motor Google Academics. Adicionalmente, se hicieron búsquedas en las bibliotecas centrales de la Universidad Central de Venezuela, Universidad Simón Bolívar, la biblioteca de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela y los sistemas Saber UCV y Saber ULA. En los casos que admitieron la llamada *búsqueda de experto* o equivalente, se utilizó la siguiente fórmula: *(TITLE-ABS-KEY ("megalopolis") OR TITLE-ABS-KEY ("metropolis")) AND (TITLE-ABS-KEY ("caracas") OR TITLE-ABS-KEY ("valencia") OR TITLE-ABS-KEY ("maracay"))*. Mientras que, en caso contrario, la exploración se hizo en la opción de búsqueda general o similar, combinando cada uno de los dos primeros términos (megalópolis o metrópolis) con cada una de las ciudades (Caracas, Valencia, Maracay) para un total de seis combinaciones. Se realizó una revisión de los resultados para seleccionar los que estaban vinculados, tanto con el tema como con el caso de estudio. Posteriormente, se revisó la bibliografía de estos trabajos para incluir cualquier otro documento que pudiese ser relevante. Al finalizar, a la gran mayoría de los trabajos se le accedió por medio de internet, aunque en algunos casos fue necesario consultar los documentos impresos.

En cuanto a la manipulación, organización y presentación de la información, se decidió centrar el cuerpo principal del trabajo en los autores que publicaron a partir de los años noventa, dejando por fuera el artículo de Luis Fernando Chaves, el cual se utilizó como detonante y fue abordado en la introducción. Por un lado, porque dicho trabajo fue publicado hace más de medio siglo y presenta una considerable ruptura temporal con el resto de los aportes y, por otro lado, considerando la posibilidad de que las realidades que discutió en su momento difieran sustancialmente de la situación actual.

Al momento de presentar los resultados, la información se dividió en dos secciones: una dedicada a los hechos históricamente relevantes y al comportamiento demográfico, y otra enfocada en los aportes de los autores sobre el tema. Esta estrategia busca separar todo aquello que los autores consideraron como *antecedentes*, de las posturas y visiones que tuvieron sobre su *presente*. De esta forma, la segunda sección de los resultados reconstruye la discusión sobre el tema en el último cuarto de siglo (a partir de que comenzaran las publicaciones en los años noventa). Complementariamente, la forma en que se ha estructurado el documento, dedicando literal y específicamente un punto a la mayoría de los autores, puede resultar poco común, pero se consideró apropiada debido al limitado número de fuentes y a las variaciones, a veces sutiles, entre un enfoque y otro. Así, en lugar de correr el riesgo de confundir perspectivas muy próximas, se optó por una división clara que reconociera cada una de las posturas y facilitara la comprensión del lector.

En pocas palabras, la intención detrás de los procedimientos aplicados fue la de conseguir la mayor cantidad de información relevante sobre el tema y presentarla por medio de una discusión que contraste sus diferentes tonalidades.

RESULTADOS

Los resultados de este trabajo se han dividido en varias partes: la primera, plantea una breve revisión de los hechos históricos que, para los autores consultados, han influenciado la formación de la megalópolis; la segunda, aunque parte de los hechos históricos, sintetiza específicamente las variables relacionadas con los cambios demográficos; la tercera aborda netamente la revisión de las posturas de los autores; y la cuarta, también vinculada con la anterior, recoge varias de las sugerencias o preocupaciones que los autores han expresado sobre la megalópolis.

1. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA: SOBRE LA CONCENTRACIÓN Y EL CENTRALISMO

Muchos de los autores estudiados han reseñado particulares momentos o hechos históricos que jugaron un papel significativo en la conformación de la megalópolis del centro-norte de Venezuela, así como también en las características que posee actualmente. Haciendo énfasis en estos puntos, se desarrolla la siguiente sección del trabajo.

Para comenzar, hay que tener en cuenta las condiciones favorables que tiene el arco costero montañoso del país para los asentamientos humanos. La fertilidad de los suelos, abundante presencia de agua dulce y buen clima son algunas de ellas. Es así que, desde épocas precolombinas, las formaciones sociales indígenas de mayor tamaño y con un desarrollo técnico-económico y social más complejo, se ubicaban en esta zona (Rojas López y Pulido, 2009, p. 80). Adicionalmente, y como era de esperarse, la colonización española favoreció el mismo territorio para ubicar gran parte de sus asentamientos más importantes.

El sistema de ciudades que surgiría en el centro-norte del país se beneficiaría no solo por las condiciones señaladas en el párrafo anterior, sino por el desarrollo de la relación entre la "economía de plantación, accesibilidad a los principales puertos marítimos (La Guaira y Puerto Cabello) y la capitalidad de Caracas, que se había afianzado con la creación de la Real Audiencia de Caracas, el Real Consulado y el Arzobispado, entre 1786 y 1803" (pp. 81-82). Las principales actividades económicas del país se siguieron localizando en esta zona central durante el período agroexportador (hasta 1920) y, posteriormente, con el descubrimiento y explotación del petróleo, gran parte de las inversiones producto de esta nueva actividad se concentraron en las mayores ciudades del país, donde la región centro-norte tenía una gran representación (Amaya, 2001). Podría hablarse de un proceso cíclico que se repite durante toda la historia del sector, sus condiciones favorecen el desarrollo, el cual a su vez mejora las condiciones y progresivamente acentúa la centralidad.

Caracas iría cobrando cada vez más importancia, desde y en torno a ella girarían también los intentos más significativos de planificación. En los años treinta, la Gobernación del Distrito Federal promueve el llamado Plan Monumental de Caracas; este, así como otros planes regulares, permiten "afirmar que desde estas primeras experiencias la planificación urbana se aborda asumiendo ámbitos territoriales que no reconocen la existencia o tendencia a la conformación de las áreas o regiones metropolitanas que comienzan a vislumbrarse en el país" (Montiel, 2004, p. 3). Sin embargo, el Plan Monumental deja por fuera ámbitos donde se había iniciado la construcción de nuevas urbanizaciones privadas, mientras que el Plan Regulador de los años cincuenta no incluye el sistema urbanístico que estaba conformándose en torno a Caracas (p. 3). Por otra parte, entre estos dos momentos es necesario resaltar que la planificación pasaría de ser una iniciativa local a convertirse en una actividad centralizada en el Estado nacional, lo que terminaría por dejar a los gobiernos locales cumpliendo un rol secundario a través de las ordenanzas como actividad pasiva (Negrón, 1991, p. 79).

Continuando con el repaso de los hechos que moldearon la política territorial del país, en 1950 se da el primer reconocimiento oficial a un área metropolitana en Venezuela. Para fines fundamentalmente estadísticos y censales, se establece el área metropolitana de Caracas, dejando en evidencia la superación de su perímetro urbano, al menos, hacia el vecino estado Miranda (Barrios, 2001). Veinte años más tarde, se daría inicio a la denominada *desconcentración-concentrada*, una política de Estado que pretendía fomentar el desarrollo ciudades como Barquisimeto, Puerto La Cruz, Ciudad Guyana, entre otras, pero, gracias a que no logró alcanzar sus objetivos, se mantuvo el histórico proceso de concentración (Amaya, 2007, p. 29).

> El resultado de esta reorientación es el virtual abandono de toda estrategia urbanística explícita sobre la principal aglomeración del país y la colocación en una posición de grave minusvalía de las autoridades locales, lo que no hace sino agravar el desorden urbano, entre otras razones por la incoherencia de las intervenciones explícitas, signadas ahora por su carácter puntual y muchas veces circunstancial (Negrón, 1991, p. 81).

Aun así, iniciativas de planeación muy importantes abordaron la escala regional, como las adelantadas por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), pero terminarían por ser abandonadas en virtud de la atención al ámbito municipal (Montiel, 2004, pp. 3-6). Esta situación se mantendría incluso después, ya que aun cuando la responsabilidad sobre las políticas de desarrollo urbano pasa a manos del Ministerio del Desarrollo Urbano (Mindur), estas competencias mantendrían una escala local (p. 6). Aunque cambiaron los actores, la historia seguiría casi inalterada. La consideración sobre la escala regional e incluso metropolitana será desatendida incluso hasta nuestros días.

2. DEMOGRAFÍA: DE LA METRÓPOLIS A LA MEGALÓPOLIS

Aunque el crecimiento demográfico pareciera estar abrumadoramente dominado por la ciudad de Caracas, cuando se mira con cuidado se puede observar una suerte de estancamiento en virtud del crecimiento de otras ciudades en un proceso de fortalecimiento y estabilización de la red centro-norte. Desde 1936 “[s]i se consideran las 26 aglomeraciones urbanas que para 1981 contaban con más de cien mil habitantes, se encuentra que para ninguno de los períodos analizados, Caracas, la aglomeración principal, registra las tasas de crecimiento poblacional más altas” (Negrón, 2012, p. 131). “[Y]a desde la década de 1980 la tasa de crecimiento natural comenzó a registrar valores por debajo de 3% anual, e incluso después de 1990 dicha tasa empezó a ser inferior a 2%” (López, 2000, pp. 105-106).

Delgado Linero (2012, p. 9) también reconoce este fenómeno afirmando que “las tasas de crecimiento de la ciudad capital han sido inferiores al promedio nacional desde 1971. Mientras que Valencia, capitaneando ciudades como Puerto Cabello-Morón, San Carlos y San Felipe, ha tenido la tasa de crecimiento promedio más elevada entre 1950 y 2011, 4,2% anual” (p. 10). Esta, junto con Maracay, son las que Amaya (2007, p. 23) define como ámbitos *parachoque de Caracas*, es decir, encontrándose relativamente próximas a la capital, atraen población y absorben gran parte del crecimiento de la megalópolis.

El fenómeno se repite nuevamente en los diferentes asentamientos del sistema.

> En el primer caso son ejemplos ciudades como Cagua, localizada al sur de Maracay, que pasó del rango 38 alcanzado en 1981, al rango 34 en 1990 y al rango 32 en 2001; Mariara, ubicada al este de Valencia, que del rango 40 obtenido en 1981, descendió al rango 51 en 1990 y ascendió al rango 35 en 2001. Sirve igualmente como ejemplo el conjunto de ciudades emplazadas en los valles

> del Tuy, al sur de Caracas, en territorios donde avanza la periferia caraqueña: Ocumare del Tuy (del rango 44 obtenido en 1981 saltó al rango 32 en 1990 y bajó al rango 37 en 2001; Cúa, que no aparecía dentro del *ranking* de las primeras 50 ciudades en 1981, ascendió al rango 40 en 1990 y al rango 36 en 2001; Charallave, que ocupaba el rango 57 en 1981, dio un salto al rango 45 en 1990 y bajó al rango 67 en 2001 (p. 28).

Brevemente, se puede reconocer un intenso proceso de "suburbanización −crecimiento periférico o desconcentración del crecimiento−" (p. 26) que parece tender al debilitamiento de la hegemonía poblacional con la que ha contado Caracas, para acelerar el crecimiento de otras ciudades de la megalópolis y fortalecer así la condición de red o estructura policéntrica.

3. LA MEGALÓPOLIS: DEFINICIÓN

A continuación se presenta lo que podría llamarse *la discusión en torno al tema de la megalópolis del centro-norte de Venezuela*, en la que se incluye los autores que han hablado del asunto, dejando espacios dedicados para quienes han hecho aportes más extensos y terminando con una compilación de varios autores que lo han discutido parcial o tangencialmente.

Antes de dar paso a esta parte, es necesario resaltar un hecho que casi todos estos autores señalan: las políticas e intentos de descentralización de los diferentes gobiernos. De alguna manera, estas iniciativas parecen haber encendido la discusión sobre el tema urbano en Venezuela. Representantes de una u otra postura se dieron a la tarea de plantear y enfrentar sus puntos de vista. Directa o indirectamente, este hecho parece haber alimentado la discusión sobre la megalópolis del centro-norte del país y, luego de que estas políticas perdieran fuerza o fueran abandonadas, también la discusión sobre la intensidad del hecho urbano en torno a estas ciudades parece haber perdido fuerza.

También, de forma general, luego de la revisión de los documentos seleccionados, se puede afirmar que las conexiones entre ellos son relativamente escasas. Solo dos autores, Amaya y Pulido, hacen referencia al texto de Chaves (Chaves, 1963), quienes a su vez se refieren mutuamente. Mientras que algunos autores utilizan los trabajos de Negrón para enriquecer el suyo propio, pocas conexiones explícitas entre las personas aquí seleccionadas han quedado plasmadas en los documentos. En pocas palabras, construir el estado del arte con respecto a la megalópolis del centro-norte del país, en función de actualizar y organizar la información existente, ha resultado especialmente relevante en virtud de la aparente ausencia de aportes similares.

3.1. Marco Negrón

Marco Negrón es uno, si no el principal, defensor del postulado de que efectivamente existe una megalópolis en el centro-norte del país. Utiliza exactamente ese término y además la define como *"un hecho irreversible"* (Negrón, 2000, p. 72). Asimismo, este autor representa unas de las iniciativas más precisas por tratar de definir esta agrupación urbana, llamando la atención sobre el tema, señalando que ha sido poco discutido y planteando la urgente (urgente desde el inicio de sus publicaciones sobre el tema) necesidad de brindarle la debida atención, especialmente por parte de los diferentes niveles del Gobierno.

Muy semejante a las observaciones de Luis Fernando Chaves, Marco Negrón identifica dos grandes regiones metropolitanas: la región metropolitana de Caracas, integrada por las áreas metropolitanas de Caracas, Litoral Vargas, Ciudad Losada, Guarenas-Guatire y Los Teques,

y la región metropolitana Valencia-Maracay, integrada por las áreas metropolitanas de Valencia, Maracay, Puerto Cabello y La Victoria (Negrón, 2001, p. 44), entendiendo "las regiones metropolitanas como realidades más vastas y complejas que las tradicionales áreas metropolitanas" (Negrón, 1991, p. 81). Es de hacer notar que La Victoria ha sido incluida dentro de la segunda, en lugar de considerarla como un área diferente que sirve de *puente* entre las otras dos (como habría propuesto Chaves (1963: p. 41). En otras ocasiones, ha utilizado fórmulas ligeramente diferentes para señalar el área que compone la megalópolis, pero llegando a un resultado muy similar. Por ejemplo: "…la megaciudad del norte de Venezuela, es decir, el sistema de ciudades integrado por las áreas metropolitanas de Caracas, Valencia, Maracay, Ciudad Losada (valles del Tuy), Litoral Vargas, Guarenas-Guatire, Puerto Cabello, La Victoria y Los Teques" (Negrón, 2004, p. 35); o afirmando que "se extiende a lo largo de un eje de unos 250 kilómetros, desde los valles del Tuy y los de Guarenas y Guatire, en el estado Miranda, hasta Puerto Cabello, en el estado Carabobo" (Negrón, 2000, p. 72).

Para explicar la estrecha relación entre estas regiones metropolitanas, en lugar de ser sencillamente un conjunto de asentamientos urbanos relacionados por cierta proximidad, establece varios puntos. Comienza por definir la megalópolis como "un sistema bien interconectado de áreas metropolitanas, dotadas de fuerte integración funcional y cuyas distancias extremas estén en el rango de 250-300 kilómetros" (Negrón, 2012, p. 152). Asimismo presta especial atención a la infraestructura que la conecta internamente, resaltando no solo el sistema continuo de autopistas entre los extremos más alejados, Guarenas-Guatire y Puerto Cabello, sino también los avances en el sistema ferroviario que ya vincula algunos puntos importantes de la periferia de Caracas y que en un futuro permitiría cubrir el trayecto entre Caracas, Maracay y Valencia (Negrón, 2004, p. 35). En este mismo sentido, resalta los desplazamientos de fuerza de trabajo entre los distintos núcleos, así como la existencia de servicios complementarios entre cada uno de ellos (Negrón, 2000, pp. 74-75).

En cuanto a la importancia que este sector tiene dentro del país, señala el significativo número de universidades, institutos y centros de investigación que se alojan en esta área, así como también algunos de los puntos más importantes de conexión global como los puertos de La Guaira y Puerto Cabello, y el aeropuerto internacional Simón Bolívar (pp. 74-75). Finalmente,

> [a]demás de las consideraciones cuantitativas, la importancia de ese eje se asocia al hecho de que la alta densidad del capital humano y la relevancia de las funciones que concentra hacen de él la aglomeración urbana venezolana en mejores condiciones para soportar la inserción del país en la dinámica de la economía global, que al mismo tiempo permitiría que ello ocurra, al preservar el máximo posible de control interno (Negrón, 2012, p. 51).

Antes de cerrar, es importante señalar otras dos ideas del autor que podrían ser claves para la región. Primero, y acercándose a una corriente de pensamiento muy extendida actualmente, afirma que las diferencias entre ciudad y campo son cada vez más difíciles de reconocer, ya que "las actividades rurales van adoptando las técnicas de organización y producción urbanas, mientras que la fuerza de trabajo ocupada en esas mismas actividades asume progresivamente los patrones culturales generados en la ciudad al tiempo que sus remuneraciones tienden a emparejarse con las de los trabajadores urbanos" (Negrón, 2004, p. 35). Sobre este mismo tema, explica que el fenómeno metropolitano y el desarrollo del transporte y las comunicaciones hacen cada vez más difícil la distinción (p. 35). Segundo, en este caso referido al porvenir de la región, anuncia que

> [l]a experiencia acumulada tanto nacional como internacionalmente permite avanzar con razonable certeza una hipótesis según la cual las ventajas

> comparativas acumuladas en el eje harán que, aun en ausencia de políticas orientadas a apoyarlo, su crecimiento se mantenga, si bien con la tendencia declinante ya señalada e incluso con una creciente obsolescencia y pérdida de competitividad de su base productiva (Negrón, 2012, p. 153).

3.2. **Carlos Amaya**

Carlos Amaya es otro de los autores que ha dedicado varios trabajos a reflexionar sobre la megalópolis del centro-norte del país. En su primera publicación sobre el tema reconoce el alto porcentaje urbano de Venezuela, especialmente en el arco costero-montañoso, donde "se localizan las principales ciudades del país con sus conurbaciones y áreas metropolitanas, incluida la "megalópolis" [nótese que coloca megalópolis entre comillas], y, en general, casi todas las áreas de intensa urbanización (Amaya, 1992, p. 182). Posteriormente, la define como "un *continuum* urbano que se extiende desde Valencia, por el oeste, hacia más allá de Caracas −hasta Guarenas y Guatire− por el este, e incluye el litoral central y el área de Morón-Puerto Cabello. Abarca las ciudades de Caracas, Valencia y Maracay y sus áreas conurbadas" (Amaya, 2007, p. 30). Se refiere directamente al trabajo de Luis Fernando Chaves, pero agrega que "su conformación es mucho más evidente a comienzos de los años ochenta, en parte debido a un proceso de crecimiento periférico alrededor de Caracas" (p. 30). Al mismo tiempo, y en un punto que seguramente requerirá de futuras reflexiones, señala a Caracas como el núcleo central de esta configuración urbana (p. 31), poseedora de una condición de enclave que "ha dificultado la formación de verdaderos subsistemas urbano-regionales, con metrópolis de alcance nacional, que compitan con Caracas por la organización de extensos territorios" (p. 36).

Para entender la importancia de esta agrupación urbana del centro-norte del país, se apoya en trabajos de Marco Negrón (2001) y Sonia Barrios (2000), subrayando la alta concentración de actividades especializadas en el sector comercial y financiero, las cuales representan una parte importante del producto interno bruto y la densidad de población; aunque organizada en forma fragmentada y difusa (Amaya, 2007, p. 31). Llama también la atención sobre la gran cantidad de emisoras de radio y televisión de carácter nacional que se ubican en la zona, y la instalación de fibra óptica y cobertura satelital que se agrupa fuertemente en el sector (p. 34). Mientras, por otro lado, advierte sobre el significativo porcentaje de los equipos profesionales de béisbol y básquet del país que se concentran en la zona (Amaya, 1992, p. 192), como otra señal de su condición hegemónica.

3.3. **Nubis Pulido**

Nubis Pulido dedica gran parte de su trabajo al estudio de las llamadas ciudades intermedias en Venezuela. Esta iniciativa la lleva a prestar especial atención a Maracay y el conjunto del centro-norte del país. Por medio de una configuración territorial que privilegia las zonas de mayor actividad económica y de intercambio, determina que "[e]n esta zona se localizan las principales ciudades del país con sus conurbaciones con las cuales forman áreas metropolitanas y las áreas de más intensa urbanización, incluido un corredor urbano de dimensiones megalopolitanas alrededor de la capital" (Pulido, 2006, p. 162). En otro estudio señala que "sirviendo a sus áreas de influencia respectivas y revitalizando cada vez más sus economías, las ciudades 'intermedias' de Maracay, Puerto Cabello (y, aun cuando un tanto más alejada físicamente, Barquisimeto), sean llamadas a jugar un rol de complementariedad a la escala de la unidad espacial de la cual forman parte, la megalópolis Centro-Norte-Costera" (Pulido, 2004, pp. 114-115). Es interesante advertir la única inclusión registrada de Barquisimeto dentro de la estructura *megalopolitana*, aunque totalmente atípico, comparado

con los demás autores, sin duda abre el espacio para la reflexión. Desde otro punto de vista, señala que la primacía de las ciudades del centro-norte se ve también apoyada por la inversión, tanto local como extranjera, haciéndolas funcionar como puntos de anclaje hacia el resto del territorio (Pulido, 2006, pp. 150 y 162).

3.4. **Otros autores**

A continuación se presentan otras visiones que surgieron de la aplicación de la metodología antes explicada, pero que abordan el tema tangencialmente.

Para comenzar, varios han sido los autores que se han referido a la llamada Gran Caracas, utilizando directamente el término o señalando a la ciudad central y su periferia. En este sentido, Sonia Barrios (2001), Cecilia Cariola y Miguel Lacabana (2003, p. 7), coinciden en la diferencia entre el área metropolitana de Caracas, formada por los municipios del valle: Libertador, Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre; y la región Metropolitana de Caracas, compuesta además por cuatro subregiones: Altos Mirandinos, Guarenas-Guatire, Litoral Vargas y Valles del Tuy. Mientras que, más recientemente, de forma similar pero no tan contundente, Manuel Gerardo Delgado Linero (2012, p. 16) señala que las mejoras en las vías de comunicación han favorecido a las poblaciones del estado Vargas (Catia La Mar, Maiquetía, Caraballeda, La Guaira, Macuto y Naiguatá), los Altos Mirandinos (Los Teques), los Valles del Tuy (Santa Teresa, Santa Lucía, Charallave, Ocumare, Cúa y San Francisco de Yare) y Guarenas-Guatire, conformando una *suerte* de región metropolitana [itálicas agregadas].

Gran parte del crecimiento de la capital del país (en todas sus escalas) parece estar ocurriendo “a través del desbordamiento de las áreas de vivienda incontrolada” (Barrios, 2001), pero también por medio de la ocupación de terrenos de bajo costo y condiciones topográficas más amables de la periferia (Cariola y Lacabana, 2003, p. 12). “El traslado hacia la periferia de Caracas se explica porque en esta área se ofrecen opciones de vivienda privada y pública económicamente viables […], mientras la ciudad sigue concentrando las mayores oportunidades de empleo, así como una mayor y más diversa oferta de servicios urbanos” (p. 14).

Después de Caracas, que concentra las élites económicas, políticas y sociales, y es centro de poder y de decisión (p. 8), la segunda agrupación metropolitana se organiza en torno a Valencia. Conectada con los intereses transnacionales a través de Puerto Cabello, este ámbito aloja una importante industria manufacturera y, aunque tiene orígenes predominantemente agrícolas, se espera que termine por expulsar dicha actividad de la depresión del lago de Valencia en la medida en que se extiende la metrópolis (de La Rosa, 2009, pp. 71 y 75). Según Domingo de La Rosa (p. 71), este espacio se encuentra conformado por cuatro subconjuntos: el primero por Guacara, Campo de Carabobo y Tacarigua, cuya influencia incorpora a Güigüe y San Joaquín; el segundo por Turmero, Cagua, Santa Cruz, Palo Negro y Mariara; el tercero, La Victoria, que funcionalmente incorpora a San Mateo, El Consejo-Sabaneta y Las Tejerías; y el cuarto, Villa de Cura, que reúne a San Francisco de Asís y Magdaleno, estos dos últimos pertenecientes al subconjunto de Aragua.

Antes de cerrar este punto, se presentan dos perspectivas que recuerdan y subrayan las escalas más grandes del problema. Por un lado, Luis Fernando Acebedo Restrepo (2008, p. 87), ante la discusión sobre si seguir densificando la capital u ocupar otros territorios del país, afirma lo siguiente: en la práctica, ambas posturas ignoran los cambios profundos “que se están dando en la configuración del territorio en el ámbito nacional, lo cual demanda nuevos retos en la búsqueda de alternativas urbanas, metropolitanas, regionales y de ordenamiento

ambiental y territorial en toda la Nación". Mientras que, por otro lado, Elsamelia Montiel (2004, p. 2) denomina como *sistemas* a las unidades de territorios urbanos y rurales que comprenden más de un área metropolitana [itálicas agregadas]. Desde esta definición, hace un llamado similar al de Acebedo Restrepo, proponiendo un giro en la actuación sobre el tema, que tome en cuenta toda la escala y complejidad del problema (p. 9). Desde sus observaciones, estos autores no solo plantean un énfasis claro aunque generalizado sobre el asunto, sino que señalan lo que deberían ser las posturas para afrontarlos; perspectivas que anuncian el siguiente punto.

4. RECOMENDACIONES: UN PARPADEO AL FUTURO

La última sección de los resultados, aunque no estaba planteada en las etapas iniciales de la investigación, fue incluida como una pieza complementaria al enunciado central en el que se recogen las preocupaciones, ideas y sugerencias que muchos de los autores consultados han planteado en sus trabajos. Esto para sintetizar, y celebrar de alguna manera, tantas reflexiones sobre el futuro que se han producido sin tener que esperar a incluirlas en un próximo trabajo.

La preocupación inicial que se recoge tiene que ver con el corazón de este trabajo. Barrios (2001) lanza una alerta con respecto al uso indiscriminado y heterogéneo de diferentes términos para referirse a las múltiples escalas de las agrupaciones urbanas: Hay que acometer urgentemente la tarea de unificación del lenguaje dentro del campo urbano para que podamos realizar análisis consistentes y proponer actuaciones urbanas bien fundamentadas". Las causas de este fenómeno podrían estar relacionadas con el número relativamente acotado de estudios sobre el tema o lo puntual y reciente del fenómeno en el caso venezolano. Aun así, es necesario subrayar este llamado y avocarnos en la clara definición de las estructuras urbanas formadas o en formación, probablemente haciendo uso de estudios extranjeros que se han enfocado en casos más antiguos o extensos.

La misma autora sirve de puente para conectar con un tema recurrente en varios trabajos: la gobernabilidad. El hecho de que las ciudades, de una forma u otra, superen los límites municipales e incluso estadales, impone importantes retos para su administración. Aunque las posturas difieren en cuanto a la forma de lograrlo, es necesario atender la fragmentación socioterritorial e institucional que se complejiza por la falta de coordinación entre los distintos niveles o escalas de gobierno (Jungemann, 2006, p. 161). Hay muchos esfuerzos dedicados a estudiar posibles soluciones para este problema; la tarea es entenderlos y ajustarlos a las particularidades del contexto local.

Para la consolidación de la megalópolis, otro punto fundamental es el desplazamiento. Existe "la necesidad de garantizar en su interior los más rápidos, eficaces y confiables sistemas de transporte y comunicaciones, a fin de evitar duplicaciones innecesarias de funciones y más bien maximizar el aprovechamiento de las existentes" (Negrón, 2012, p. 152). Estos sistemas deberán estar basados en el transporte colectivo, tanto intraurbano como interurbano, para permitir configuraciones policéntricas que ayuden a preservar espacios abiertos (Negrón, 2004, p. 36). Dentro de este mismo punto, es importante resaltar la necesidad de "rescatar las áreas periféricas del país de su estado de atraso endémico" (Barrios, 2000, p. 47), lo que seguramente se verá influenciado por las diferencias que poco a poco han ido desapareciendo entre la ciudad y el campo, convirtiendo a la megalópolis en una estructura más compleja que una red de ciudades, como ya se ha visto en otros países.

Para finalizar, es posible afirmar que "el proceso de concentración de la población venezolana en centros urbanos presenta pocas posibilidades de registrar enormes cambios, al menos a corto plazo" (López, 2000, pp. 106-107). De esta forma, la formación de una

megalópolis en el centro-norte del país sigue su camino. La cual, según Negrón (2000, p. 67), debido a la enorme importancia que tiene para el país y al manejo y comprensión que se le brinde, podría determinar el éxito o el fracaso de la sociedad venezolana en este siglo. Un manejo que requerirá de "una gran dosis de innovación" para afrontar los conflictos socio-territoriales existentes en la zona (Acebedo Restrepo, 2008, p. 84).

CONCLUSIONES

Para reflexionar sobre las visiones aquí estudiadas para la megalópolis del centro-norte de Venezuela, es pertinente iniciar con una preocupación expresada por el autor detonante de este trabajo: Luis Fernando Chaves. Chaves (1963, p. 37) hace más de medio siglo exclamaba sobre lo sorprende que resulta que el área metropolitana de Caracas no haya sido modificada *aún* para incluir su integración con el Litoral y Los Altos, además del Tuy y Guatire-Guarenas, que estaban también próximas a integrarse [itálicas agregadas]. Es decir, el atraso en la adaptación del perfil geopolítico venezolano es realmente alarmante. Más allá de acordar cuáles son los límites de las áreas urbanas actuales (o cuáles serán las futuras), se puede concluir que la fragmentada división municipal y la actual área metropolitana de Caracas, poco tienen que ver con las estrechas dinámicas de integración que desde hace tiempo existen en el centro-norte del país. A partir de aquí hay poco que pueda afirmarse con un significativo margen de certeza. En términos generales, se sintetizan algunas tendencias que están aún abiertas a debate, sobre todo tomando en cuenta el estado aún inicial de esta investigación.

Parte de esta inseguridad surge al mismo tiempo de una chispa de incredulidad. Parece poco probable que la lista de autores que aquí se han incluido, aunque estrictamente surgidos de la metodología aplicada, sean los únicos que han trabajado directamente sobre el tema. Podría pensarse que los procesos aplicados pudieron haber dejado por fuera otros medios de difusión del pensamiento, como los diarios, donde históricamente se han llevado a cabo discusiones importantes entre diferentes pensadores venezolanos. También es necesario cuestionarse si la búsqueda desde internet ha obviado documentos publicados, pero que no son accesibles por este medio, como suele pasar con algunos libros, por ejemplo.

Por otro lado, pero continuando sobre el mismo punto, no deja de ser llamativo el marco temporal dentro del cual se ubica la gran mayoría de las publicaciones. Este hecho parece estar estrechamente vinculado con las políticas o intenciones de desconcentración que el Estado venezolano intentó aplicar sobre las grandes ciudades, con especial énfasis en la última década del siglo XX y la primera del siglo XXI. Afirmación que resulta de la propia y recurrente preocupación expresada por los autores sobre el tema, la cual, en muchos casos, impulsa la discusión sobre las particularidades de la región centro-norte del país. Al mismo tiempo, y conectando con el punto anterior, queda abierta la posibilidad de que la proliferación de versiones digitales de revistas y libros, así como la intensificación de los esfuerzos por indexar documentos, tenga algún peso difícil de determinar sobre esta particularidad.

Aun así, de las dos posibilidades, y con el material que se cuenta hasta ahora, se puede afirmar la primera (las políticas del Estado como detonantes) y dejar planteada como hipótesis la segunda (la facilidad de acceso a la información). Lo cierto es que, considerando los alcances de esta etapa de la investigación, se han cumplido los objetivos propuestos, pero es necesario intensificar los esfuerzos. Uno de los próximos pasos, sobre los que ya se está trabajando, es la consulta a expertos en función de acceder a información no publicada e incluso obtener direcciones sobre material que no haya sido incluido hasta ahora.

Siguiendo sobre la misma línea, y aun cuando se considere probable la teoría de la dificultad para acceder a publicaciones previas a los años noventa a través de los medios utilizados, eso no descarta una segunda preocupación: en lo que va de la segunda década de este siglo el número de publicaciones sobre el tema parece haber descendido radicalmente. La tesis antiurbana se ha desvanecido, no porque haya sido superada, sino porque poco se toca el tema. Ni hablar de la megalópolis, la concentración o desconcentración de las grandes metrópolis del país, mientras la desmedida extensión de la huella urbana continúa aumentando sin planificación alguna. Aquí se puede reconocer un aporte de este documento: un esfuerzo por recuperar la discusión sobre el tema o subrayar su importancia para el futuro nacional. Seguramente la sociedad venezolana enfrenta muchas dificultades actualmente, pero esta no puede ser olvidada. Considerando además que, aunque la discusión ha perdido fuerza en el ámbito académico, se puede considerar prácticamente desaparecida de la preocupación gubernamental.

En el camino hacia la reconsideración del tema, seguramente las recomendaciones hechas por los autores consultados son pieza clave. Quienes en su mayoría reconocen a la megalópolis como núcleo de enorme potencial para impulsar el país y conectarlo con el resto del mundo, también han sabido resaltar varios puntos importantes que deberán ser abordados a futuro. En dichas posturas se pueden reconocer tendencias similares a las tomadas en otras partes del mundo, sobre todo en temas de gobernabilidad, transporte, etc., pero aun así queda muchísimo por hacer. Todavía los horizontes, ejes o direcciones no están nada claros, mucho menos existen los planes y procedimientos para llevarlos adelante. Pero, y lo que es todavía más delicado, el clima de inestabilidad que se cierne actualmente sobre el país dificulta cualquier proyecto de futuro. Pareciera necesario, como primer paso, llevar adelante un ejercicio prospectivo que permita reflexionar sobre el porvenir, dibujar un horizonte a partir del cual crear los planes de desarrollo que son aún incipientes, o inclusive, inexistentes.

Para finalizar, es necesario manifestar que la existencia de una megalópolis en el centro-norte del país parece estar aún por probarse, o al menos por confirmarse. Esto si se toma en cuenta el reducido número de autores que se refieren al tema, la *poca* evidencia cualitativa y cuantitativa que utilizan para afirmarlo, y el hecho de que, mientras algunos autores hablan de megalópolis, otros −contemporáneamente− se manejan en otras escalas de urbanización sin siquiera tocar el tema. En otras palabras, aunque iniciar una búsqueda desde el término *megálopolis* ha brindado resultados, parece ser una idea aún difícil de considerar concretamente implantada dentro de la comunidad académica y profesional. Aun así, la teoría de la existencia o posible formación de una megalópolis en el centro-norte de Venezuela es una de las líneas de pensamiento actualmente más importantes del contexto local y, sobre ella, hay mucho que hacer.

AGRADECIMIENTOS

A la Facultad de Arquitectura y Urbanismo y a la Universidad Central de Venezuela, que apoyaron este trabajo al permitirme ausentarme de mis labores docentes para dedicarme a la investigación; a la Università IUAV de Venezia, por interesarse en el trabajo y otorgarme una beca para poder llevarlo adelante a través de su programa de Doctorado en Urbanismo; al profesor Frank Marcano, por su incondicional apoyo y comentarios; al siempre profesor Daniel Belandria, por toda su ayuda; y a mi madre, sin la cual nada, sencillamente nada, sería posible.

BIBLIOGRAFÍA

Acebedo Restrepo, L.F. (2008). Territorio, ciudad y política en Venezuela. Alternativas de futuro en el vértice de la modernidad y la crisis. *Bitácora Urbano Territorial, (1)*, 77–90.

Amaya, C. (1992). Metropolización en la organización del espacio venezolano. En M. Panadero, F. Cebrián y C. García (Eds.). *América Latina, la cuestión regional* (pp. 171-192). Castilla La Mancha.

Amaya, C. (2001). Mitos y realidades de la concentración urbana en Venezuela. Reversión de la polarización. En *8vo Encuentro de Geógrafos de América Latina.* Santiago de Chile.

Amaya, C. (2007). Inserción del modelo de desarrollo de la sociedad venezolana en el proceso de globalización: impacto en la organización del espacio natural. *Entorno Geográfico*, *5*, 9-44.

Barrios, S. (2000). Ejes y polos de desarrollo en el pasado y el futuro de Venezuela. En *Simposio - Foro Agustin Codazzi Arquitecto del Territorio* (pp. 35-52). Caracas: Colorgrafic, C.A.

Barrios, S. (2001). Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas metropolitana. *EURE*, *27*(80), 59-86.

Cariola, C. y Lacabana, M. (2003). *Globalización y desgualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas*. *EURE*, *29*(87), 5-21.

Chaves, L.F. (1963). La tendencia a la formación de una agrupación urbana múltiple en el centro norte de Venezuela. *Revista Geográfica Venezolana*, IV(9-10), 31-49.

Ciccolella, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, *(8)*, 9-21.

de La Rosa, D. (2009). Dinámica espacial de la depresión del lago de Valencia (1971-1990). *Geoenseñanza*, *14*(1), 61-84.

Delgado Linero, M.G. (2012). Caracas, Maracaibo, Valencia, Barquisimeto, Maracay. Cambios demográficos en las metrópolis de Venezuela. En *X Seminario Investigación Urbana y Regional. "Políticas de Vivienda y Derech*os Habitacionales. Reflexiones sobre la justicia Espacial en la Ciudad Latinoamericana", Bogotá.

Gottmann, J. (1957). Megalopolis or the urbanization of the Northeastern seaboard. *Economic Geography*, *33*(3), 189-200.

Jungemann, B. (2006). Transformaciones territoriales y socioterritoriales en la globalización. *Cuadernos del Cendes*, *19*(50), 153-164.

López, J.E. (2000). Crecimiento demográfico, migración y urbanización. En Simposio - Foro Agustin Codazzi Arquitecto del Territorio (pp. 97-107). Caracas: Colorgrafic, C.A.

Montiel, E. (2004). Planning of supraurban systems in Venezuela (1977-2002): A lost period? En *The 11th International Planning History Conference 2004. Planning Models ant the Culture of Cities* (pp. 1-11). Barcelona: Escola Tècnica Superior d´Arquitectura del Vallès (Universitat Politècnica de Catalunya).

Negrón, M. (1991). Realidad múltiple de la gran ciudad. Una visión desde Caracas. *Nueva Sociedad*, (114), 76-83.

Negrón, M. (2000). La herencia del siglo XX. La megalópolis del norte de Venezuela. En S*imposio - Foro Agustin Codazzi Arquitecto del Territorio* (pp. 67-80). Caracas: Colorgrafic, C.A.

Negrón, M. (2001). *Ciudad y modernidad. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo. UCV.

Negrón, M. (2004). Las ciudades, motores del desarrollo rural. *Bitácora Urbano Territorial*, *8*(1), 32-36.

Negrón, M. (2012). Del sistema de ciudades venezolano. En A. Almandoz (Ed.). *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja* (pp. 127-154). Quito.

Pulido, N. (2004). Globalización y surgimiento de ciudades “intermedias” en América Latina y Venezuela. *Revista Geográfica Venezolana*, *45*(1), 91-121.

Pulido, N. (2006). El espacio urbano latinoamericano y la globalización. Emergencia de ciudades “intermedias” y nuevos cambios en Venezuela. En *América Latina: cidade, campo e turismo* (pp. 149-171). Buenos Aires: São Paulo.

Rojas López, J. y Pulido, N. (2009). Estrategias territoriales recientes en Venezuela: ¿reordenación viable de los sistemas territoriales o ensayos de laboratorio? *EURE*, XXXV (104), 77-100.

Vicino, T.J., Hanlon, B. y Short, J.R. (2007). Megalopolis 50 years on: The transformation of a city region. *International Journal of Urban and Regional Research*, *31*(2), 344-367.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-08

URBANIZACIÓN, MIGRACIÓN Y CULTURA URBANA. CARACAS EN LA MODERNIDAD

Newton Rauseo
Área de Estudios Urbanos, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
newrau@gmail.com

RESUMEN

Un estudio crítico del proceso cultural de urbanización de Caracas en la Modernidad, requiere detectar, tanto el contexto socioeconómico de la sociedad como su acción de gestión en la ciudad, que nos lleve a reflexionar sobre la praxis concreta llevada a cabo. Esta ponencia se enmarca en una línea de investigación sobre práctica y gestión social en los procesos de producción, crecimiento, desarrollo y transformación de la morfología urbana. El objetivo fue identificar y sistematizar algunos asuntos relevantes del proceso de modernización de la sociedad venezolana y de urbanización en Caracas –con énfasis en finales del siglo xix y primera mitad del siglo XX–, y entre ellos la incidencia del fenómeno social migración, tomando aquellas referencias contextuales necesarias para aproximarnos a una comprensión integral de los mismos. La investigación cualitativa abordó, metodológicamente, algunos aspectos morfológicos estructurantes de la sociedad (sociales, económicos, políticos, culturales, con énfasis en los físico-espaciales) que contribuyen a explicar con mayor profundidad la situación integral en el tiempo mencionado. No se trata de la introducción de formas, funciones o estructuras de manera aislada, sino más bien alcanzar el espacio global al traerlas en conjunto de acuerdo con una concepción unitaria. Se hace una apertura al análisis crítico de agentes (instituciones) y actores (personas) determinantes en la materialización de la ciudad capital: la fenomenología de urbanización y la práctica social de gestión privada, pública, comunitaria, como manera de hacer, como vida y costumbres sociales; la dialéctica de la migración: con lo interno y lo externo, lo que comporta. Es una breve exploración –con un marco introductorio– sobre los antecedentes sociohistóricos, la Caracas de la época, los fenómenos principales de urbanización (urbanizaciones, conjuntos de edificaciones, barrios, todos residenciales), su morfología y las conclusiones que contribuyen a su conocimiento en términos de patrimonio urbano.

Palabras clave: urbanización, migración, producción-gestión, agentes-actores, cultura moderna.

MARCO INTRODUCTORIO

Al ser la gente el sujeto-objeto fundamental de la ciudad, decimos que urbanización y migración son prácticas de carácter social.

Buscamos indagar sobre la complejidad de los asuntos involucrados en estos dos fenómenos sociales y la necesidad de ampliar la visión ante ellos, como hechos relacionados y concretos de nuestra sociedad; aportar una base de ideas, pensamientos y datos que contribuyan a conocer y comprender nuestras exposiciones y presupuestos. Urbanización trata del crecimiento, desarrollo, transformación de la ciudad como asiento de la gente: asentamiento humano. La migración que abordamos es sobre movimiento de gente, de seres humanos, de un territorio a otro, por diversas razones y causas.

Desde tempranos tiempos los seres humanos han practicado las migraciones. La agricultura lleva a la humanidad del nomadismo (recolección para la subsistencia) al sedentarismo (producción para subsistir, progresar, desarrollar) y así a la civilización, que se basa en la gente como sujeto-objeto, de sus prácticas sociales, incluyendo la ciudad.

Los flujos migratorios responden, muchas veces, al espacio-tiempo de los flujos económicos, acentuando las diversas situaciones de los factores productivos (recursos naturales, capital, trabajo) en varios sectores económicos (primarios, secundarios, terciarios) y en diferentes países. Las situaciones que impulsan las migraciones son muy diversas: dificultades económicas por largos períodos de tiempo; condiciones de vida paupérrima, que expulsan a individuos y familias de sus lugares de origen; persecuciones por ideas, creencias, razas, etc.; desastres ambientales naturales (geográficos, climáticos); epidemias, guerras y conflictos militares; *boom* económicos en otras regiones, que se tornan atractivos para la movilización individual y/o familiar; convenios político-económicos de intercambio entre entes estatales –y/o privados– de las naciones; extractivismo de recursos naturales, que impulsan explotación económica y social; estándares de mejor vida, que atraen mano de obra formada técnica y profesionalmente.

Migrar implica una acción trascendental: tomar la decisión (por razón personal o causa situacional) de movilizarse por tiempo indefinido (muchas veces definitivo) hacia otro territorio, contribuyendo en la urbanización cuando se moviliza a la ciudad. No solo migra la gente como ente corporal, también como ente cultural, es decir, como ser productivo de ideas, de pensamientos, de productos, con hábitos, costumbres, tradiciones, creencias, universos estéticos y tecnológicos, etc. Por ello, los migrantes comportan procesos humanos complejos. Portan, importan, exportan, formas y modos de producción, distribución, intercambio y de consumo, de cosas provenientes tanto de regiones internas como foráneas de un país. La utopía que impulsa y dinamiza el fenómeno migratorio es el mejoramiento de las condiciones de vida y/o de trabajo de la gente en relación con su situación existente, que padecen en las zonas que habitan. El migrante, en la Modernidad, se aprecia como capital humano eficiente, de bajos salarios, dócil, no exigente.

En Venezuela la migración ha sido desde siempre, pero la moderna urbanización se enmarca en el espacio-tiempo de la modernización desde finales del siglo XIX. Las migraciones, por ejemplo, ancestrales, comportaron el paso de una situación nómada a sedentaria. Mucho después, en el siglo XX, comportaron el paso de gente de una fuerte adscripción a lo local (la provincia), propio de lo tradicional, a otro de alta movilidad y adscripción difusa (la urbana), propio de lo moderno, dinamizando los procesos de urbanización de las grandes ciudades. La explotación petrolera indujo un fuerte incremento cuantitativo de la población urbana por causa, principalmente, de migraciones internas desde campos y pueblos a las ciudades. Paralelamente, y de magnitud respetable, la prosperidad que se prevía de la economía petrolera, también dinamizó las migraciones externas no solo de gente, sino de empresas

transnacionales como agentes gestores. Ello produjo cambios sustanciales en la estructura social-económica-cultural de la sociedad venezolana, manifestada como rápido proceso de urbanización de las ciudades y sus efectos sobre las formas de vida de la gente que las habita.

Este ensayo trata algunos hechos relevantes en materia de urbanización y hace énfasis entre las décadas de los ochenta del siglo XIX y cincuenta del siglo XX, pues en este tiempo se establecen fundamentos culturales que contribuyeron a la modernización de la sociedad venezolana. Por otra parte, Caracas responde a situaciones que asocian urbanización, migración y hechos socioambientales; por efecto, principalmente, durante el siglo XIX, a epidemias, desastres naturales y conflictos militares y, luego, en el XX, al impacto de la economía petrolera y su repercusión en la ciudad capital. Se utilizó una metodología cualitativa integradora de los factores más relevantes de la sociedad como totalidad, para interpelar transversalmente las referencias morfológico-estructurales y sus componentes sociales, económicos, políticos, culturales y físico-espaciales. Así, nos aproximamos, con mayor solidez, a la comprensión de lo que significó y significa para sus habitantes el proceso de materialización urbanística del hoy casco histórico y de la metrópoli. Se analizan aspectos de la práctica concreta del proceso de urbanización de Caracas (y la incidencia del fenómeno migración), realizada por gestión privada, pública y comunitaria, resaltando la producción física. El interés por la morfología[1] urbana nos llevó a indagar sobre los antecedentes, sobre las coyunturas históricas de la construcción de los espacios de la ciudad.

> La morfología urbana, el espacio construido, refleja la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetivos de los grupos sociales dominantes […] Si el espacio y el paisaje es un producto social, será posible partir de las formas espaciales que produce la sociedad para llegar desde ellas a los grupos sociales que las han construidos (Capel, 2002, p. 20).

1. ANTECEDENTES SOCIOHISTÓRICOS

Nos permitimos abordar períodos precoloniales y nuestros ancestros aborígenes, por considerar que ello posee una marca reconocible que permanece viva en el desarrollo de la estructura económica-social-física venezolana actual: son pueblos constructores.

Mario Sanoja e Iraida Vargas (2004) afirman que los pueblos arawakos, caquetios, timotes (provenientes de la Amazonia y de los Andes), poseían características de civilización, como el cultivo agrícola y la producción artesanal, que los llevó a iniciar y consolidar un proceso civilizatorio, expresado en una formación social aldeana sobre el territorio que hoy conocemos como Venezuela. Las hipótesis de estos antropólogos configuran población con tendencia a migraciones e intercambios dentro de este territorio y fuera de él, poblando, por ejemplo, las islas antillanas del mar Caribe. Los arawakos orientales, barranqueños y los occidentales, los pueblos larenses de Camay, se encontraron en el Orinoco medio hace unos 2.700 años, fusionándose y dando nacimiento a nuevas culturas, sociedades, de cierta complejidad en su configuración socioeconómica, cultural y físico-espacial, donde no existía el concepto de propiedad privada de la tierra, tal como nos fue impuesta por los colonizadores españoles. Sanoja y Vargas las describen como sociedades con una considerable inversión de trabajo productivo, acorde a su ecología, para crear paisajes agrarios materializados en viviendas construidas sobre montículos artificiales y terrazas; sistemas de camellones para el cultivo en zonas de inundación; montículos y terrazas

[1] Estudiando forma, también su acepción “Maneras o modos de comportarse en sociedad” (DRAE, 1992, p. 984).

artificiales para el cultivo; sistemas de canales regadíos y embalses artificiales para almacenar el agua; silos subterráneos; sistemas de calzadas que servían, tanto para la comunicación en las épocas de inundación como para preservar y orientar las aguas de lluvia y de los ríos desbordados, etc. Los aborígenes, o indígenas, proveen acento propio al hábitat como unidad productiva con el denominado "conuco", pequeño lote de terreno donde producen su sustento familiar, incluyendo la vivienda.

Por otra parte, consideramos a los conquistadores y colonizadores caucásicos hispanos, quienes migraron obligados por su situación militar o de pobreza. Aspiraban mejorar sus condiciones de vida con lo que la nueva tierra les prometía en cuanto a propiedades (piedras preciosas, latifundios, esclavos, etc.) y un mayor y sólido estatus social.

> […] los españoles tuvieron la oportunidad de asimilar a su programa de colonización grandes contingentes de fuerza de trabajo aborigen que ya poseían hábitos de disciplina laboral y política que facilitaba su encuadramiento dentro de los moldes de la sociedad clasista que imponía el proceso colonial (Sanoja y Vargas, 2004, p. 11).

La cultura de importación se inicia no solo con comercializar aquellos productos no existentes en el territorio dominado que beneficiaba a la raza dominante –la caucásica–, sino también con la esclavitud. La baja productividad indígena (para el capital invertido en las propiedades feudales) fue una de las razones que impulsó a los españoles a la importación de una raza humana –la negra–, obligada a migrar desde territorio africano para realizar tareas de producción, tanto y mayormente en el campo, como en la ciudad.

Sanoja y Vargas exponen que el mestizaje se dio primero entre poblaciones indígenas arawakas y caribes, y luego con blancos o mestizos pobres y negros esclavos. Este nuevo mestizaje dio origen a manifestaciones culturales venezolanas que todavía hoy se practican en nuestro territorio y, particularmente, en los barrios populares de Caracas.

Este panorama resume algunos antecedentes de la inserción de Venezuela dentro del sistema feudal-precapitalista occidental, determinando que el aspecto económico haya cumplido una función trascendental en el lento proceso de gestión y crecimiento urbano en la Colonia (con planificación formal, ej. Leyes de Indias, y no formal en la periferia), y que la producción de ciudad sea tan diversa y compleja en el tiempo posterior. Domingo Alberto Rangel afirma que son las formas productivas hispanas, trasplantadas íntegramente a nuestras tierras, el marco de la historia oficial de la producción en nuestro país. "[…] Barlovento y el Tuy van llenándose de negros esclavos […] El cacao tendrá mano de obra suficiente […] eje de nuestra economía a partir de la primera mitad del siglo XVIII [...] Venezuela comienza a rendir un excedente regular" (Rangel, 1969, p. 30).

Son las características económicas dominadas por el latifundio, el terrateniente rural y el campesino las que fijan los antecedentes de nuestras relaciones sociopolíticas, que luego son trasladadas a la ciudad, en tanto emerge el terrateniente urbano y el campesino se convierte en obrero. El campesino deriva de una población de tradición migratoria, de mestizos, hijos de españoles, indígenas y negros, mezclados entre sí. Esta población desarrolló modos de producción de subsistencia, que para el indígena fue el conuco y para el campesino latifundista –del dominio hispano– fue el "minifundio". En ambos, su hábitat respondía al medio natural y a su cultura. Los lotes en minifundio no se otorgan en propiedad al campesino, nunca serán un medio de producción propio, privado, lo que los habitúa a no poseer propiedad alguna. Esos modos de producción pasaron de generación en generación, inclusive a latifundistas criollos de inicios del siglo XX. La economía feudal en Venezuela –de dependencia hispana (entre los siglos XVI al XVIII), con modelo monoproductivo de fuerte

carácter agrícola, extractiva y exportadora–, contribuyó a determinar la distribución de la inversión y beneficios del capital hacia los territorios rurales, antes que a los urbanos. La organización de la producción –basada en capital externo– posee, probablemente, en los tiempos del cacao[2] (siglo XVIII), uno de los antecedentes capital-Estado, a lo que va a suceder en los tiempos de urbanización en la Modernidad.

El siglo XIX fue crucial para comprender la incidencia de las migraciones en la construcción social de Venezuela. Además de fenómenos naturales (terremoto, 1812) y epidemias sanitarias (viruela, 1898), una realidad fue factor común histórico de movilidad humana: las guerras, primero las de independencia, luego las civiles o federales. Estos fenómenos van a acentuar una característica del gentilicio venezolano en formación: proteger sus vidas los comporta como migrantes obligados, en mayoría relativa. Los ejércitos, tanto español como republicano, tuvieron como forma de vida la constante movilización de región en región, en un territorio tropical de geografía y clima tan diverso. El país, después de guerras sucesivas, estaba políticamente sometido por caudillos, identificados con la clase dominante (descendiente de europeos), que fungía de rectora de la sociedad y su economía de mercado, importando sus más emblemáticos consumos. La evolución al precapitalismo fue para activar la productividad demandada por el mercado. Quizás esté aquí un trazo del porqué de la ética cultural europea que caracterizó a la "Bella Época" y a los "Años locos" de finales del siglo XIX, y a los gustos y modas de inicios del XX, luego mezclado con lo estadounidense, que hoy cultiva nuestra sociedad.

Los campesinos, al migrar a las ciudades, se convirtieron en la clase obrera y media que puebla, mayoritariamente, los fenómenos clásicos de urbanización en Venezuela: a) las parroquias civiles (resultantes de la transformación de los barrios residenciales de los cascos históricos a mezcla de usos, sin desplazar totalmente la vivienda); b) los nuevos desarrollos como urbanizaciones residenciales, conjuntos habitacionales y de servicios (producidos por inversiones privadas y públicas); y c) los barrios populares (autoproducidos por las comunidades pobres). Al éxodo migratorio poblacional interno se sumó las emigraciones de europeos –muchos expulsados por la 1ª (1914-1918) y 2ª (1939-1945) Guerra Mundial– y de latinoamericanos pobres, que fortificaron el mestizaje.

2. CARACAS: MODERNIDAD DESDE FINALES DEL SIGLO XIX

Los principales hechos humanos de orden político, social, económico y cultural que sucedieron en Venezuela entre finales del siglo XIX y mediados del XX, fueron el contexto coyuntural cardinal que nos permite aproximarnos a la comprensión de la fenomenología de urbanización, bajo la premisa de ser una sociedad mestiza, de ciudades mestizas.

La Caracas del siglo XIX (como consecuencia de lo sucedido en el país) se caracterizó, según Simón Consalvi y otros (2000), por un lento desarrollo y poco crecimiento socioeconómico. El Estado, durante la presidencia del general Antonio Guzmán Blanco (1870-1888), asume un proceso hacia la modernización de la sociedad y la urbanización de la capital, aprovechando el repunte del ingreso fiscal por la exportación agrícola, ganadera y minera, que tiene consecuencias en la economía urbana, donde el comercio privado, principalmente, disfruta los dineros percibidos y estimula la importación de tecnología y cultura desde Europa; además, la actividad bancaria se fortalece.

[2] Donde lo privado (los "grandes cacaos" impulsados por la española Real Compañía Guipuzcoana) y lo estatal (la monarquía –Rey Carlos III– socia de dicha Compañía) se conjugan casi como un solo ente.

La ciudad experimentó la modernización por cambios en su dinámica social, que se expresó en su contexto morfológico, tanto físico como político, socioeconómico y cultural. El modelo de orden y progreso civilizatorio guzmancista está representado en Paris y esto perfila un régimen cuya acción dejó huella que perdura en la concepción ideológica urbana, como forma de modernizar la vida en la ciudad. El sistema político se apoyó en ideas positivistas-liberales (secundadas con políticas económicas financieras) y en la construcción de obras públicas, que actualmente son patrimonios arquitectónicos de la ciudad: el Teatro Guzmán Blanco (hoy Municipal), el Capitolio Federal, la Universidad Central, el Panteón Nacional, etc. Las artes, el gusto y la moda alteran los hábitos del caraqueño de clase alta y media, haciéndolo propicio al culto de los hechos europeos.

El sistema económico de modernización se materializó con inversión de capital foráneo, mayormente tecnologías, equipos, materiales y contratación de empresas (y mano de obra), estimulando la emigración caucásica. El cronista Guillermo Durán (2005) afirma:

> Había en la ciudad de Caracas en el siglo XIX y propiamente en el país […], en la clase dirigente que tomaba decisiones, un poco de prejuicio acerca de los criollos para la construcción. En las leyes de migración, decían que fueran blancos y católicos […] porque ellos eran los que podían servir para la construcción, por ejemplo, de los ferrocarriles y de los caminos […] tenían el prejuicio de que el criollo era sumamente flojo y no eran individuos que habían tenido escuela […]

Posterior a Guzmán, en los asuntos político-militares se suceden, según Consalvi (2000), confrontaciones castrenses con secuelas de destrucción, devastación, crisis económicas, éxodos migratorios: la Revolución Legalista (1892); la Revolución Liberal Restauradora (1899) del general Cipriano Castro, quien nombra al general Juan Vicente Gómez gobernador del Distrito Federal; la Revolución Libertadora (1901), del banquero general Manuel Matos, apoyada por empresas transnacionales. Luego, el general Gómez lidera un régimen dictatorial (1908-1935), con el apoyo de Estados Unidos de América y el compromiso de favorecer inversiones de ese país. En esta época, en Venezuela se imponen los *trusts* transnacionales petroleros y se inducen importantes cambios económicos, ambientales, políticos y socioculturales, para insertarla en la Modernidad del mundo occidental.

La economía petrolera beneficia a la clase dominante de la sociedad venezolana, ubicada en entes con funciones en el Estado (instituciones burocráticas) y en la sociedad civil (empresas privadas), que promueven el desarrollo y crecimiento formal de muchas ciudades y, de Caracas, por ser sede del poder político y económico. La población urbana en 1926 era el 15% del total nacional, en 1961 el 62,5% (ambas según Brito, 1974), y en 1991 el 84% (Cilento, 1999). Se materializó un rápido proceso de urbanización que jugó un papel crucial en: 1) el crecimiento poblacional urbano; 2) el surgimiento de nuevos fenómenos económico-culturales en las clases sociales que habitan estos territorios; 3) la organización de agentes para las prácticas sociales que dinamizaron dicho proceso.

En Caracas, las presiones por crecimiento poblacional de 9,5% a inicios del siglo XX (Quintero, 1967), impulsan fenomenología urbana. Los entes dominantes actúan acorde a sus intereses en el tiempo y realizan una gestión formal, empírica, sin planificación técnica para conducir una acelerada urbanización, causada mayormente por dos fenómenos: 1. la mayor circulación interna de capital proveniente, principalmente, de la renta petrolera; y 2. las migraciones desde la provincia nacional y del exterior. Materializan una realidad urbana modernizadora concretada en inversiones, nuevas actividades económicas (inmobiliarias, industria de la construcción), urbanizaciones, conjuntos habitacionales, vialidad, infraestructura, equipamientos, servicios, etc., motorizada por el gasto público proveniente del ingreso fiscal. Además, se suma la sociedad comunitaria, población de bajos ingresos, ente

dominado, que induce una gestión no formal (pero tolerada), precaria, con la autoproducción de barrios populares.

En esta época se fortalece el capitalismo moderno en una Venezuela impactada por la industria petrolera, tecnologías, migraciones, etc., produciendo cambios como nunca se verificó en la relación espacio-sociedad. Los más relevantes para la urbanización fueron:

- La ejecución de políticas de Estado para el desarrollo económico, que favoreció principalmente las actividades terciarias (servicios) y/o secundarias (industriales y manufactureras) localizadas en las ciudades[3] grandes e intermedias. El impuesto petrolero posibilita el gasto público y la construcción masiva de obras civiles urbanas.
- La renta petrolera privilegia a una nueva clase social: la burguesía urbana, capacitándola para generar empleos, invertir capital y dinamizar rápidos procesos de urbanización. La sociedad civil empresarial privada aumenta su capacidad de influencia directa en la economía, al cumplir un papel principal en el comercio y la industrialización (como representante de empresas foráneas), el mercado inmobiliario y la construcción de obras propias y las provenientes de los programas del Estado.
- Ambas acciones provocaron la atracción de una población de ingresos bajos y medios, que migró masivamente desde el campo y desde las pequeñas y medianas ciudades hacia las más grandes, en busca de mejores condiciones de vida. La Modernidad se manifiesta, también, por el incremento y aparición de nuevas clases sociales (obrera, media, nueva burguesía) que reforman la sociedad y repercuten en la ciudad. La creciente demanda de viviendas impulsó fenómenos de especulación de bienes y productos urbanos, inflación, concentración de propiedad de bienes mueble e inmueble en manos privadas y públicas.

Rangel (1969, p. 186) complementa el cuadro para aproximarnos a una comprensión de lo que va a acontecer posteriormente en Caracas:

> Los últimos años del período agrario testimonian el ascenso vertiginoso de las inversiones destinadas a la construcción […] En esa conducta se evidencia una ley del subdesarrollo. En países sometidos a la tutela de intereses foráneos, sean estos comerciales o mineros, el auge de la urbanización no se traduce en un incremento de la industria sino en el robustecimiento de las construcciones civiles. Las ciudades crecen para convertirse en distribuidoras de mercancías importadas o en reducto de una progresiva burocracia […] Para acomodar esos flujos demográficos es indispensable el ensanchamiento de las actividades de la construcción. El proceso de urbanización estaba comenzando en la Venezuela de las postrimerías de la fase agrícola.

Las precarias condiciones de la vida rural, y en medianas y pequeñas ciudades en el siglo XX, obligan a pobladores más pobres –de férrea tradición, costumbres conservadoras, poca movilidad social– a acudir en éxodo a las ciudades en busca de mejoras sociales. Las migraciones responden a necesidades de supervivencia de una población pauperizada, y no de mano de obra para una creciente productividad industrial[4] nacional y urbana, lo que hace del proceso de producción (incluyendo el de urbanización) más de carácter acumulativo y desequilibrado. Caracas es impactada por un fuerte crecimiento poblacional. Chi-Yi Chen (1970), basado en los censos nacionales de población, aproximó sus residentes para 1936 en

[3] En menoscabo de las primarias localizadas en el medio rural, invirtiendo la situación feudal y precapitalista.

[4] Que pudo ser impulsado con capitales nacionales (públicos, privados) provenientes de la renta petrolera.

259.000 hab. (saldo migratorio neto intercensal –SMNI– de 57.740 [22%] personas, repartidos en 55.649 [21%] internos y 2.091 [1%] externos); y para 1941 en 354.000 hab. (SMNI de 58.244 [16%]: 52.897 [15%] internos y 5.347 [1%] externos). Para 1950 en 693.896 hab.: 294.153 (42%) nacidos en la entidad, 304.305 (44%) nacidos en la provincia y 95.438 (14%) nacidos en el exterior; y para 1961 en 1.336.464 hab.: 665.987 (50%) nacidos en la entidad, 400.000 (30%) nacidos en la provincia y 270.477 (20%) nacidos en el exterior. La Oficina Central de Censo Nacional (1955) estableció que más del 60% del movimiento migratorio interno hacia el Distrito Federal –DF–, entre 1936-1941 y 1941-1950, provenía principalmente de Miranda, y de Aragua; e, igual porcentaje del movimiento migratorio externo provenía de España e Italia y de Portugal. El balance migratorio neto anual hacia DF fue de 11.095 personas entre 1936-1941 y 14.556 entre 1941-1950.

La estructura social tradicional de la población caraqueña, dividida en clases sociales, evoluciona al aumentar: menormente la clase alta, medianamente la clase media y surge la mayoritaria clase obrera (de empleo e ingreso estable, aunque bajo). Todas carentes de viviendas, por tanto, irían a acceder al naciente mercado oficial habitacional. Pero, el mayor estrato obrero (el popular) tenía empleo e ingreso inestable, y aún más bajo, y no tuvo acceso a este mercado, por lo que se vio obligado a la producción de su hábitat: el barrio.

En Caracas, a inicios del siglo XX se gesta un cambio por gentrificación del uso residencial para la localización de actividades empleadoras del sector terciario: administrativas (en especial públicas por su carácter de ciudad capital, pero también oficinas privadas) y comercios que ofertaban productos (vestidos, muebles, automóviles, etc.) para demanda de consumo de una creciente población –especialmente la heterogénea clase media de ingresos fijos– que accede rápidamente a los beneficios que producía la economía petrolera, y quiere adaptarse al progreso expresado –en la Modernidad– en gustos y modas provenientes de Europa y Estados Unidos. Almandoz (1997, p. 196) afirma:

> Habiéndose congestionado desde finales del XIX con actividades administrativas y comerciales, los centros históricos comenzaron a alojar a los inmigrantes rurales atraídos por la urbanización; fue entonces cuando las clases altas y medias emigraron en busca de nuevas localizaciones residenciales, fijando así la dirección de desarrollo de sus capitales a lo largo de modernos “ensanches”.

La fenomenología de urbanización floreció en función de nuevas actividades económicas (dinamizadas por la renta petrolera, en manos de empresarios privados y burócratas públicos) beneficiosas para sus propietarios: transacciones inmobiliarias (compra-venta de bienes inmueble), el financiamiento, el nuevo comercio y la industria de la construcción. Se materializó, por un lado, 1) un fenómeno productivo: las urbanizaciones y conjuntos residenciales; formal, legal, pero carente de eficientes instrumentos de planificación y control de desarrollo, como son los planes públicos urbanos, y los que se elaboraron no se materializaron físicamente. Por ejemplo, el Plan Monumental de Caracas –también conocido como Plan Rotival (1939)– apenas sirvió para la demolición de 14 manzanas y la construcción de la avenida Bolívar (1951-1953); o el Plano Regulador de Caracas (1951) y su normativa de zonificación, que no fue respetado totalmente. Se concretó un progreso urbanístico empírico mediante un desarrollo planificado, tácitamente desde la lógica del capital (propiedad, inversión, producción, renta, mercado, etc.), forjado mediante fragmentación extrema de lotes y parcelas, cambio de usos, densificación poblacional y constructiva y renovación urbana en el hoy casco histórico, así como tierras urbanizadas en el resto del valle por extensión y ensanche, permitiendo a compañías privadas y al Estado desarrollar el mercado oficial de vivienda en urbanizaciones; por otro lado, 2) otro fenómeno productivo: los barrios, no formal, no legal, precarios por la carencia de los más elementales

servicios y equipamientos; con construcciones y viviendas populares materializadas por y para la sociedad comunitaria que no tiene acceso al mercado oficial.

3. FENÓMENO FORMAL: URBANIZACIONES Y CONJUNTOS RESIDENCIALES

El impacto económico petrolero a partir de 1920 provocó en Caracas una nueva fuente de acumulación de capital, con dos productos mercantiles para el mercado habitacional, en terrenos de haciendas agrícolas, sin necesidad de planes urbanos oficiales: 1) urbanizaciones –quintas, casas, apartamentos– y 2) conjuntos residenciales. Tienen como productores a la empresa privada y al Estado, y como clientes a familias de la nueva clase de altos ingresos y, principalmente, clase de medianos ingresos por su cantidad.

Para Carlos Di Pasquo (1985), la inversión privada, favorecida por la nueva economía, el apoyo financiero y la actitud permisiva del Estado, y alentada por El Paraíso –urbanización por extensión para la clase de altos ingresos de la época: 1895–, en apenas diez años (1925-1935) desarrolló más de veinte urbanizaciones en una superficie mayor a la ocupada por Caracas en 1925. Se materializaron el Country Club para la nueva burguesía urbana y varias urbanizaciones para la clase de medianos ingresos: del este (hoy Los Caobos), San Agustín del Norte, El Conde, Maripérez, Los Palos Grandes, Campo Alegre, Altamira, Nueva Caracas, Los Jardines, etc. Muchos de los gustos caraqueños consiguieron en ellas el asiento de tecnologías y modas de épocas (electricidad, automóvil, radio, teléfono, muebles), que significaron –y todavía significan y simbolizan– el desarrollo de una moderna forma de vivir.

El negocio urbanístico hizo énfasis en suplir las necesidades de la clase de medianos ingresos, que se forma por el interés de progresar de la gente de la provincia llegada a las urbes. Es en esta clase donde, según Federico Brito (1974), se centra e impulsa los mayores esfuerzos para el consumo, por la dinámica de gustos y modas que impulsa la clase dominante, desde sus posiciones de liderazgo social. Este autor afirma que la “nueva clase media”, en todos sus estratos y especializaciones socioprofesionales, se multiplica en la medida en que la transferencia de poder se inclina hacia lo financiero nativo y los monopolios foráneos, que imponen sus estilos de vida y motivaciones como los patrones culturales de la sociedad venezolana. Rangel (1971) resalta que una de las insatisfacciones de la clase media fue la habitacional, lo que determinó que la clase dominante inicie un proceso de dotación masiva (para la época) de viviendas en una moderna concepción: las urbanizaciones.

La dinámica edificadora y urbanizadora privada, desde inicios del siglo XX –motorizada por el capital con su modo, los sindicatos como agencias mercantiles–, favoreció el desarrollo de una estructura física caracterizada por edificios monumentales, calles vehiculares y tipos habitacionales unifamiliares –continuos o aislados– y multifamiliares. La producción de viviendas para la venta y/o alquiler (principalmente a la clase media) se convertiría en una nueva fuente de inversión y ganancias para los promotores urbanos. Según Henry Vicente Garrido (2004), bajo los sindicatos urbanizadores se agrupaban propietarios de terrenos vacantes, accionistas que aportaban capital y técnicos especializados que elaboraron los proyectos para desarrollar una “urbanización”. La ejecución se hacía por medio de contratos a empresas constructoras, y la promoción y venta de los terrenos frecuentemente era por cuenta de los mismos urbanizadores. La comercialización significó ofrecer variedad arquitectónica al mercado, con proyectos realizados por ingenieros, arquitectos nacionales (ej. Alejandro Chataing: Plaza de Toro Nuevo Circo –para la tauromaquia, ocio español–, 1919) y migrantes foráneos (ej. Manuel Mujica, catalán: urbanizaciones La Florida, 1929, Campo Alegre, 1932) y los maestros de obras. Todos no dudan en materializar a través de

construcciones, sus ideas y conocimientos en materia de estilos, entre los que reinó el eclecticismo y el moderno.

El fenómeno urbanizador y constructivo utilizó tecnologías, innovaciones, productos, materiales (muchos foráneos) para hacer realidad la visión del espíritu emprendedor de la nueva clase empresarial, rumbo a la Modernidad. El ascensor (para la circulación vertical de los edificios cada vez más altos), estructuras metálicas prefabricadas (para columnas, vigas y techos), concreto armado (para columnas y vigas, entrepisos, losas de piso), entre otros, todos comercializados por nuevos comerciantes (muchos de ellos –ej. Chataing– representantes de empresas internacionales, principalmente de Estados Unidos) que compiten con los que cubrían la demanda de otros gustos modernos como el automóvil, los muebles art déco, etc. Para el éxito, fue crucial la influencia de la propaganda que ejercieron los medios de comunicación de masas: la prensa, las revistas, la radio. La migración europea –y estadounidense– trajo consigo, además, costumbres y gustos (estéticos, gastronómicos, ocios) que son practicados en teatros, galerías, restaurantes, clubes, cines, campos deportivos, etc. y asimilados por las clases sociales emergentes.

La relación urbanización-migración en Caracas, desde la década de los veinte, tiene en San Agustín un proceso singular –que exponemos, sin buscar generalizar– de producción de fenómenos urbanos paralelos de uso residencial: urbanizaciones y barrios (este último lo expondremos más adelante).

En cuanto al proceso urbanizador, dos prácticas espaciales: 1) por gestión empresarial privada sobre antiguas haciendas –La Yerbera, Vegas del Guaire, El Conde– de la parroquia Santa Rosalía, materializando urbanizaciones (por ensanche) y casas: San Agustín del Norte, 1927 (Juan Bernardo Arismendi, Luis Roche –hijo y nieto de migrante español y francés, respectivamente–, con sus socios del Sindicato Prolongación de Caracas); El Conde, 1929 (Juan B. Arismendi, Juan Benzo, Tomás Sarmiento); San Agustín del Sur (por extensión), 1930 (Luis Roche y el Sindicato San Agustín del Sur, usufructuando la estructura urbana de inversión pública del Banco Obrero). Esta gestión, además, impulsó procesos migratorios hacia Caracas. Tal fue el caso de la empresa privada Alcántara & González Constructora y sus socios Antonio Alcántara y Anacleto González, quienes, aun actuando como inversionistas menores en San Agustín del Norte, indujeron masivas migraciones internas;[5] 2) por gestión de agentes del Estado: San Agustín del Sur (sobre la hacienda Vegas de El Guaire), 1929 (ejecutado por los empresarios privados Luis Roche y Diego Nucette Sardi para la agencia Banco Obrero); conjuntos residenciales (apartamentos): La Yerbera, década de los sesenta (Banco Obrero), Hornos de Cal, Vuelta El Casquillo y Jardín Botánico, décadas 1970-1980 (para la agencia Centro Simón Bolívar, C.A.); conjunto residencial-oficina-comercio Parque Central, 1983 (proyectado por el venezolano arquitecto Enrique Siso y el migrante español arquitecto Daniel Fernández Shaw, para el Centro Simón Bolívar, C.A.). Calles, pasajes, arquitectura ecléctica (morisca, mudéjar, tradicional, art déco) y moderna han dado a las urbanizaciones carácter e identidad cultural y patrimonial, conservando el uso residencial. El éxito del proceso urbanizador hizo que fuese decretada una nueva parroquia, San Agustín (1936), nombre de la urbanización inicial dado por Juan Bernardo Arismendi para evocar el bulevar parisino Saint Augustine (Carías, 1971).

Varios proyectistas de los edificios de San Agustín fueron migrantes europeos; arquitectos (ej. Rafael Bergamín –español–, cine América), pero principalmente maestros de obra y constructores anónimos o no, cuya experticia les permitió solucionar los más variados requerimientos en lo relacionado con técnicas y formas. Esto los enaltece en cuanto a su astucia, audacia, coraje y creatividad, igualmente, respecto a la calidad del diseño de la

[5] Dice Heriberto González Méndez (Noticav, 1998), “Mi padre fue el autor de ese crimen, porque él se trajo de Margarita 300 hombres para trabajar y los colocó en lo que se llamó [barrios] Las Brisas y La Charneca”.

artesanía y manufactura materializada en la arquitectura de las urbanizaciones. En las viviendas hubo una intervención crucial de estos trabajadores, quienes, por oficio, contribuyeron en forma directa, es decir, al construirlas, en su diseño. Arismendi y Roche[6] –farmaceuta y comerciante, aunque considerados los arquitectos de San Agustín (*El Universal*, 31-11-1927) –, tenían más confianza en depositar mayores responsabilidades constructivas en maestros de obras europeos que en los venezolanos.

Los promotores privados y públicos de urbanizaciones contribuyeron activamente y son propulsores de especulación del suelo urbano en Caracas y del desarrollo de una gama de actividades de pequeña y mediana industria relativa a la construcción. Esto no solo en cuanto a la producción de productos para el desarrollo de esta industria –ornamentos artesanales (balaustres, columnas, capiteles, pasamanos, cañuelas y cromos, cristales, etc.), elementos manufacturados prefabricados (bloques, mosaicos artísticos, etc.)–, sino también en la formación de una masa de obreros de la construcción, que ve aumentar los conocimientos empíricos que traían de sus regiones de origen en la provincia, con los que adquieren por contacto con migrantes europeos en las labores de producción de las urbanizaciones, así como de quintas, casas, apartamentos, cines, garajes, etc.

Las urbanizaciones de San Agustín fueron rápidamente la panacea habitacional de masas migratorias, que ven en Caracas la posibilidad de alcanzar sus utopías. “Venían más que todo a buscar campo de trabajo, más facilidad para el trabajo hay aquí en Caracas” (Muñoz, 2005). La parroquia contribuyó a la práctica social del moderno éxodo de pobladores europeos, pues fue asiento de muchos de ellos: “Sí, había personas de afuera de Venezuela, portugueses e italianos la mayoría […] En los pasajes [San Agustín del Norte] había muchos españoles [...] Posiblemente ellos se encontraban ambientados con la construcción” (Sánchez, 2005). Pero, desde la década de los sesenta, muchas casas se incorporan a la gentrificación con nuevos propietarios y usos. Las pensiones han sido una actividad comercial hoy consolidada, principalmente en San Agustín del Norte y El Conde, considerado por los residentes como uno de los mayores problemas sociales: […] en las pensiones, las casas las subdividían y la utilizaban más como negocios […] le hacen una ranchería arriba, la subdividen, y en uno solo [espacio] meten veinte personas […] ¿Qué ha traído eso? Miles de inmigrantes que viven solos […] y cobran bastante, miles de bolívares por un cuartito (Flores, 2005).

4. FENÓMENO NO FORMAL: BARRIOS

Paralelo al fenómeno de urbanización por producción formal de urbanizaciones en las primeras décadas del siglo XX en Caracas, se produjo otro fenómeno, no mercantil, no formal, de crecimiento urbano por extensión del casco central: la autoproducción de asentamientos populares denominados barrios (ej. San Agustín del Sur, El Guarataro); como hábitat de la sociedad comunitaria pobre, aquella formada por obreros de trabajos inestables y de más bajos ingresos.

Un aspecto básico en el estudio de la clase social pobre es el referido a los movimientos migratorios. La mayoría de individuos –y familias– que migraron a las ciudades provenían del medio rural; gente aislada, analfabeta, solidaria, tradicional, plurifuncional, según Brito (1974). En las pensiones donde primeramente llegan como alojamiento en la ciudad, o en las viviendas de familiares o amigos, se encuentran con otros en similares situaciones. Ello los reúne y solidariza en incursiones, primero en pos del empleo y luego en pos de vivienda –rancho rudimentario– y hábitat, donde invierten sus salarios para producirlos.

[6] Probablemente influenciados por su educación familiar y los gustos y modas culturales de Europa.

Los barrios asentaron masas migratorias rurales, por ello afirmamos que el campesino, al convertirse en proletario urbano, fue el productor material de la ciudad y sus barrios, en especial el obrero de la construcción. “En el Área Metropolitana de Caracas viven más de dos millones de personas y casi un millón de ellas se alojan en barrios de ranchos” (Bolívar, 1980, p. 68). Las diversas regiones de la provincia aportaron, a lo largo del siglo, no solo población, sino también lo que significó en cuanto a espacio sociocultural. “[…] de la población residenciada en el área de ranchos de la Zona Metropolitana, se observa que el 10 por ciento emigró en 1926-1935; el 15 por ciento en 1936-1945; el 20 por ciento en 1946-1955; el 50 por ciento a partir de 1956 […]” (Brito, 1974, p. 559).

Estos pobladores produjeron con relativa rapidez asentamientos en extensas áreas de Caracas, contribuyendo a transformar social, económica, física y culturalmente la ciudad.

> […] de las 1.151 Has. del área urbana existentes en 1936, apenas 21 Has. estaban conformadas por barrios […] en 1949 las áreas de barrios alcanzan unas 750 Has. […] pero es en 1966 cuando se extiende considerablemente el área de barrios, alcanzando 2.433,70 Has. y en 1971, 2.973 Has. conformadas por barrios; ello representa según Bolívar, 26% del área total urbanizada […] para 1991 el área ocupada por las zonas de barrios del Área Metropolitana Interna es de 3.187,85 Has (Bolívar et al., 1994, en Ontiveros, 1999, p. 30).

Trajeron formas de vida que buscan adaptarlas al nuevo contexto territorial urbano, a medida que fueron construyendo las ciudades en Venezuela. El asunto se complejiza cuando se incorpora a esta masa, no por menor menos importante, la población de bajos ingresos proveniente tanto de pequeñas y medianas ciudades, como a los migrantes extranjeros, que también buscaron alcanzar en las grandes ciudades venezolanas la utopía de mejorar sus condiciones de vida. Además de convertirse en obreros productores de productos –de consumo colectivo (incluyendo las urbanizaciones)– y servicios, para el valor de cambio de la sociedad, también fueron obreros para construir su propio hábitat (los barrios), es decir, producir productos para el valor de uso de su propia clase social.

Sus arraigos familiares los lleva a mantener estrechas relaciones con sus lugares de origen, a las que le unen lazos consanguíneos, de amistad, ambientales, etc. Estas relaciones implican comúnmente dependencia económica –incluso al nivel de único sustento– de familiares residentes en centros poblados medios o pequeños, y mayor aún en el medio rural, de los que residen y laboran en las grandes ciudades. Una forma de manifestación de esto son los frecuentes viajes realizados a esos sitios de origen, y que alcanzan niveles masivos en vacaciones y días festivos del calendario laboral. Estas características (migraciones, dependencia económica y viajes) se suceden también con los extranjeros –aún de clase media–, quienes cuantitativamente representan una masa considerable que llega a millones de personas en el país, si se contabilizan las migraciones en el siglo XX (con diferentes topes) provenientes de Europa y Latinoamérica (principalmente Colombia, pero también Ecuador, Perú, República Dominicana).

En la situación de pobreza económica en que llegaron a las ciudades, los campesinos-obreros produjeron su hábitat con un patrón sociocultural de construcción proveniente de su medio ecológico original. Las tradiciones, costumbres, hábitos varían en escala y niveles acorde al sitio de procedencia: costas, montañas, llanos, etc. El barrio es resultado y materialización de un modo de vida, en el tiempo, que es lo que llamamos la cultura del barrio, que no es homogénea sino heterogénea, diversa.

Los pobres tuvieron dos formas de asentarse en la ciudad: comprando y ocupando –por invasión o por sesión– parcelas y lotes de terrenos, muchos de ellos de difícil construcción:

cerros, quebradas, etc. En el caso de ocupación, el significado de asentarse en terreno ajeno no era muy diferente a su tradición, ya que en el medio rural estaban acostumbrados a algo similar: construir sus casas y área de sustento (minifundio) en terrenos propiedad de sus patrones. La tradición, los saberes y modos de producción del hábitat serían utilizados empíricamente en el nuevo territorio a residir, en función de sus capacidades económicas, pero bajo un contexto diferenciado: el urbano; y dentro del sistema capitalista que, en Caracas, por ser capital de la nación, define unas características que le son propias y la diferencia de otras ciudades venezolanas.

Se puede afirmar que muchas zonas de barrios de la ciudad han adquirido identidad singular por la influencia de tradiciones, costumbres y actividades que realizan, unos diferenciados de otros. La propia nomenclatura que adquieren como barrio (A Juro, Carpintero, Unión, Sin Techo, etc.) va dibujando, en su proceso de conformación en el tiempo, una connotación social y antropológica que le da identidad. Sin embargo, en la medida en que el tiempo transcurría y estas familias se incorporaban a la clase de obreros estables, su situación de ingreso económico evolucionaba, así como su experticia en la construcción de obras civiles. El barrio y la vivienda lentamente se fueron adhiriendo a la Modernidad (y a la especulación inmobiliaria), a la práctica de producción física y uso de sistemas constructivos, organizaciones espaciales, infraestructura, materia prima y productos industrializados, al construir y transformar sus viviendas y su hábitat. El rancho evolucionó a casa, edificada con materiales duraderos del mercado de la construcción; y significó un proceso de fusión de lo tradicional con lo moderno, produciendo el tipo arquitectónico popular y ecléctico, que respondía a sus necesidades, posibilidades económicas y expectativas éticas y estéticas. Proceso que podría durar décadas.

La parroquia San Agustín no escapó a las deseconomías propias del capitalismo del subdesarrollo urbano, surgimiento de barrios (San Agustín del Sur), y contribuye asentando en su territorio parte de la población migratoria que, según Brito (1974), entre 1926-1935 viene de los valles del Tuy y de Barlovento (donde el 77% de su población era campesina en 1937) en 60%, incrementándose en décadas siguientes; también de Margarita, como ya mencionamos. Los sectores –y sus barrios– materializados fueron: Vuelta El Casquillo, El Manguito, La Ceiba, Marín, Hornos de Cal y La Charneca. Los pobladores que más han hecho presencia (desde la década de los cuarenta) respecto al cultivo de su acervo cultural han sido los negros afrodescendientes: “Uno, el joven, es caraqueño, pero de padres de por allá. Donde uno vaya su raíz es de Barlovento, nuestra sangre. Uno nunca ha despreciado su raíz” (Vecinos, en Ontiveros, 1985, p. 144).

Juan Arismendi y Luis Roche adquirieron los cerros de San Agustín del Sur y ofertaron comercialmente en pequeñas parcelas su extensa propiedad por medio de intermediarios:

> Como dueño de aquellos hornos, trabajaba un muchacho alto, bronceado, recién venido de Margarita. A Juan Bernardo Arismendi le llamó la atención la “viveza” de aquel oriental desgarbado. De la noche a la mañana lo hizo vendedor de parcelas de San Agustín. Así entró Pedro Agustín Cardona en los cerros al Sur del Guaire, vendiendo terrenos para Arismendi (Carías, 1971, p. 68).

El paradigma de compra y venta de bienes había sido transmitida: “Mi papá, [José] Mercedes Marín, ya estaba instalado desde 1925 en estos cerros. Él había fundado la ensenada de Marín, luego de comprarle a Luis Roche” (Pedro A. Cardona, en Carías, 1971, p. 68). Este y otros compraron a Arismendi y Roche lotes de terrenos en cerros de San Agustín. Evolucionaron de intermediarios a promotores urbanos: vendiendo parcelas, construyendo ranchos para alquiler y venta y, con ello, impulsando acciones inmobiliarias –dentro del nivel social de familias de bajos ingresos– en la parroquia y la Caracas de la época.

Otra característica de San Agustín es su ocio y manifestaciones culturales sincréticas, cultivadas más en calles, escaleras, ranchos, casas, que en teatros: Velorio de Cruz de Mayo (de procedencia andaluza), mampulorios (de origen africano), procesión de San Juan Bautista (de sincretismo europeo-africano), conciertos de música tradicional (venezolana) y de fusión urbana: salsa (caribeña), jazz (estadounidense), etc. El arraigo artístico los identifica como valor patrimonial citadino: "Parece que el genio de la música se posesionó de este pedacito de Caracas […] unas dieciséis familias de Marín parieron para la vida el fermento de tal arrebato: Álvarez, Blanco, Rengifo, Ramírez, Orta, Ramos, Padilla, Palacios, Ruiz, Castro, Rangel, Rodríguez, Mendoza, Castellano, Colón y Quintero" (Quintero, 2006, p. 45).

CONCLUSIONES

En Venezuela, a finales del siglo XIX y medios del XX, la práctica social y gestión espacial urbana conservó el marco ideológico que lo sustentaba, basado en el pensamiento positivista-liberal e ideas de orden, progreso y modernización, a pesar de que las influencias cambian el norte de la brújula de Europa a Estados Unidos, por causa del petróleo.

Los asuntos urbanos (urbanización, migración y su bagaje de conductas socio-política-económica-culturales) no solo se reducen a entes gestores y a masas de personas que se trasladan de un territorio a otro, más bien a la cultura que viene con ellos y que comporta, directa e indirectamente, valores (capitales, bienes) y modos de vida (gustos, modas), que tienen que ver tanto con calles, escaleras, manzanas, parcelas, edificios, como con tecnologías, estética, hábitos, costumbres, ocios. Migrantes, lo que traen, lo que reciben, lo que fusionan, y población mestiza, son base hacia nuevos paradigmas, nueva cultura.

La urbanización centra su acción en la población y su fuerte incremento cuantitativo –por crecimiento vegetativo y éxodos migratorios provincia-ciudad y del exterior–, produciendo cambios en la estructura social de la ciudad, rápido proceso de asentamiento y sus consecuencias en la especulación de suelo urbano y la industria de la construcción.

Luego de casi un siglo, en la ciudad queda poco rastro de la clase campesina que, para sobrevivir, se vio obligada a migrar masivamente a las urbes y transformarse en media y obrera, contribuyendo en la formación social de la sociedad urbana. La evolución de los valores sociales de los migrantes originarios y la adquisición de valores urbanos de sus descendientes, ha provocado una emergente conciencia de clase en donde, además de intercambiar, fusionar, transformar lo traído de la provincia con lo encontrado en la ciudad, se han producido nuevos valores. Ello está relacionado con el proceso de expansión internacional del modo de producción capitalista en la formación social venezolana, con las exigencias de la reproducción del capital y sin cambios estructurales de fondo.

Esto se plasmó en la Caracas del siglo XX, totalidad gestada de modo diferenciado en lo formal y lo no formal. Su morfología urbana moderna se caracterizó por la recepción, reconocimiento y permeabilidad de múltiples migraciones nacionales y extranjeras, proveniente de diversos territorios, con variedad de costumbres, tradiciones, hábitos y otras características, que se mezclaron produciendo una cosmovisión social particular, conformación de nuevas clases sociales y asiento de diferentes razas, diversas etnias, variadas creencias, instituyendo una metrópoli multicultural perceptible. Caracas es una ciudad sincrética, que busca la conciliación de su gente. La utopía de vivir en esta ciudad fue alcanzada por la población migrante, aun en condiciones diferenciadas. Pasó a ser topía, a ser estado de concreción de la utopía, al construir su nuevo orden social en lo urbano, donde se concretan sus anhelos, sus disfrutes, sus angustias, sus conflictos; con sus acciones, reacciones y contradicciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almandoz, A. (1997). *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940*). Caracas: Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón bolívar.

Brito, F. (1974). *Historia económica y social de Venezuela. Una estructura para su estudio*. Tomo II. Caracas: Ediciones de la Biblioteca, Universidad Central Venezuela.

Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades.* Vol. I. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.

Carías, G. (1971). *Habla La Charneca*. Caracas: Publicaciones Acción en Venezuela.

Chen, Ch. (1970). *Los pobladores de Caracas y su procedencia*. Caracas: Edit. Arte.

Cilento, A. (1999). *Cambio de paradigma del hábitat*. Caracas: CDCH-IDEC-FAU-UCV

Consalvi, S., Strauss, R., Rodríguez, J. y otros (2000). *Historia de Venezuela en imágenes*. Caracas: Fundación Polar-C.A. Editora El Nacional.

Oficina Central de Censo Nacional. (1955*). Octavo Censo General de Población-1950. Distrito Federal y Estado Anzoátegui*. Caracas: Ministerio de Fomento. Dirección General de Estadísticas y Censos Nacionales.

Ontiveros, T. (1999). *Memoria espacial y hábitat popular urbano. Doce experiencias familiares en torno a la casa de barrio*. Caracas: Fondo Editorial Trópykos.

Quintero, R. (1967). Estratificación social y familia, en *Estudio de Caracas*. Vol. IV. Caracas: Imprenta Universitaria UCV.

Quintero, R. (2006). *Vivir en Marín*. Caracas: El Perro y la Rana Ediciones.

Rangel, D. (1969). *Capital y desarrollo*. Tomo I. La Venezuela agraria. Caracas: Editora San José.

Rangel, D. (1971). *La oligarquía del dinero*. Caracas: Editora San José.

Real Academia Española. (1992). *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid: Editorial Espasa Calpe.

Vicente, H., Almandoz, A., Caraballo, C., Silva, M., Hernández, S. y otros (2004). *Santiago de León de Caracas: 1567-2030*. Caracas: Edición Exxon-Mobil Venezuela.

Trabajos académicos

Di Pasquo, C. (1985). Caracas 1925-1935: iniciativa privada y crecimiento urbano. Trabajo de Ascenso. Caracas, Universidad Central Venezuela.

Ontiveros, T. (1985). Marín, la mémoire collective d´un “barrio” populaire a Caracas. Tesis Doctoral, Universidad de París VII. París.

Revistas

Bolívar, T. (1980). La producción de los barrios de ranchos y el papel de los pobladores y del Estado en la dinámica de la estructura urbana del área metropolitana de Caracas. *Revista Interamericana de Planificación*, vol. XIV, nº 54, 68-91.

González, H. (1988). Bulevard Ruiz Pineda, San Agustín del Sur. *Noticav*, Boletín informativo mensual del Colegio de Arquitectos de Venezuela, año 1, nº 6, s/p.

Sanoja, M, y Vargas, I. (2004). Proceso civilizatorio y cambio histórico en Venezuela. *Question,* año 2, n° 22, 10-11.

Entrevista del autor

Durán, G. (2005). Cronista de la ciudad de Caracas.

Flores, G. (2005). Arquitecto, profesor de la Universidad Central de Venezuela, residente de la urbanización San Agustín del Norte.

Muñoz, B. (2005). Vecina de la urbanización San Agustín del Norte.

Sánchez, P. (2005). Comerciante de origen europeo ubicado en la urbanización y antiguo residente de la urbanización San Agustín del Norte.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-09

CONSIDERACIONES EN TORNO A LA COMPETENCIA DE COORDINACIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANA Y URBANÍSTICA DEL ÁREA METROPOLITANA DE CARACAS

Zulma Bolívar
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
zulmabolivar@gmail.com

Carlos Urdaneta Troconis
Departamento de Planificación Urbana, Universidad Simón Bolívar (USB).
carlosurdaneta@usb.ve

Cristhian Tavera
Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas
ctavera@imutc.org

RESUMEN

El crecimiento de la población urbana y sus requerimientos de espacio conlleva a una expansión natural que sobrepasa las fronteras político-administrativas del municipio, surgiendo conurbaciones denominadas áreas metropolitanas, demandantes de nuevas formas de gobernanza, cuyos esfuerzos estén encaminados a la generación de un proceso de administración y gestión apropiado y ajustado a sus características de desarrollo. Para ello deben discutirse cuestiones tales como el rol de los nuevos entes territoriales que se conformen para esos ámbitos, en el cumplimiento de su competencia de coordinación y planificación urbana y urbanística, como es el caso del área metropolitana de Caracas. En esta investigación, con enfoque cualitativo, exploratorio y descriptivo, se realiza una revisión comparativa de las referidas atribuciones en tres áreas metropolitanas conformadas como entes territoriales en la América Latina (Bogotá, Lima y Quito), a los fines de contrastarlo con el régimen metropolitano de la ciudad de Caracas. A tal efecto, se realiza un análisis para ubicar la escala metropolitana dentro del régimen legal urbano vigente y formular recomendaciones para consolidar esta novedosa figura dentro del esquema tradicional de organización político-territorial del Estado venezolano, haciendo énfasis en la determinación del alcance de esta competencia, identificando los elementos que permitan desarrollarla en el marco del ordenamiento jurídico y normativo venezolano a los fines de fortalecer la institucionalidad metropolitana de Caracas como ámbito de actuación.

Palabras clave: área metropolitana, planificación urbana, planificación urbanística, competencias.

INTRODUCCIÓN

Vivimos en un mundo cada vez más urbano. Por primera vez en la historia, 54% de la población mundial vive en ciudades con una marcada tendencia a la concentración de la población urbana en conurbaciones (ONU, 2014). Según A. Almandoz (1991), la ciudad, lo urbano y lo metropolitano constituye tal vez la más compleja organización que ha inventado la sociedad, por lo que hoy enfrentamos una exigente y complicada realidad, no exenta de contradicciones, que demanda profundas transformaciones de nuestra estructura tradicional de gobierno y gestión del territorio.

Es un hecho demostrable que cada vez más los límites del municipio como ente local territorial son superados por la ciudad real. Ciudades que generalmente son producto de la integración de los territorios urbanos de varios municipios, unas veces conurbados, otras veces separados por áreas naturales, que funcionalmente constituyen áreas metropolitanas, regiones metropolitanas y/o megalópolis (Vallmitjana, 2001; ONU, 2014) y, según Tomàs (2016), aportan el 60% del producto interno bruto (PIB) a escala mundial.

Se trata de una nueva realidad urbana que requiere de formas de gobierno inéditas, capaces de conectar entre sí a los gobiernos locales que la integran y a estos con niveles superiores de gobierno, a fin de coordinar los esfuerzos necesarios para alcanzar el desarrollo armónico de un continuo urbano capaz de "crear un sentir metropolitano-regional de corresponsabilidad, que logre compensar los efectos limitantes de los intereses propios locales" (Vallmitjana, 2001).

Simultáneamente a la aparición físico-espacial de este tipo de formación metropolitana, surge la necesidad de discutir su gobernabilidad, la cual tiene como reto desarrollar sus competencias. En este sentido, la Declaración de Montreal sobre Áreas Metropolitanas (2015) señala que no hay un reconocimiento político de estas a escala global, así como la necesidad de analizar su rol en la ordenación territorial y la planificación urbana y urbanística, destacando la importancia de evaluar el carácter vinculante de sus actuaciones.

La gestión pública con base en la planificación se inicia en Venezuela en 1958 con la creación de la Oficina Central de Coordinación y Planificación de la Presidencia de la República; y se reafirma su importancia como función fundamental del Estado al consagrarse en el artículo 299 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela "…una planificación estratégica democrática, participativa y de consulta abierta". En tal sentido, el Estado venezolano ha realizado numerosas actuaciones que han tenido como materia fundamental la planificación como tecnología del Estado y la sociedad, en función de lograr su cambio estructural –en particular a través de la gestión del territorio– y que han tenido como norte transformar y construir nuevas realidades con la capacidad de alcanzar propósitos, interpretar intereses de la sociedad e incorporar, en las deliberaciones presentes, las necesidades de las generaciones futuras.

En el caso de la ciudad de Caracas, la administración de la función urbana, incluida su planificación territorial, ha sido considerada "una necesidad urgente" desde los estudios de la Copre, donde Vallmitjana (1993) insistió en la conformación de un "sistema político capaz de producir la coordinación de los diferentes ámbitos de gobierno y de crear un orden político distinto (…) con nuevas definiciones político-territoriales y administrativas, así como formas de gobierno y participación ciudadana" (p. 275).

Por ello, el reconocimiento integral del hecho metropolitano, en el caso de la ciudad de Caracas, debe ser abordado desde el punto de vista político, espacial y de gestión administrativa, a los fines de lograr la democratización de la vida urbana como requisito para afianzar los lazos de solidaridad entre los diferentes actores y sectores sociales, a través de

la adecuación de un sistema normativo que prevea claridad de competencias y sistematización de los procesos de este nuevo ámbito territorial.

En tal sentido, la presente investigación aborda el análisis y determinación de la competencia en materia de coordinación y planificación urbana y urbanística del área metropolitana de Caracas, en virtud de su precario desarrollo dentro del régimen legal urbano vigente.

El estudio asume un enfoque cualitativo, exploratorio y descriptivo, utilizando como técnica de investigación la observación indirecta del objeto de investigación tratada por diversos autores, valiéndonos de dos métodos: el comparativo cualitativo, que permite conocer las experiencias relativas a la competencia en planificación urbana en áreas metropolitanas de otros países; y el deductivo, por medio del cual, partiendo de premisas y conceptos generales, se caracteriza el objeto de estudio.

1. ANTECEDENTES DE LA METROPOLIZACIÓN DE CARACAS

Desde la fundación de Caracas en 1567 hasta mediados del siglo xx, el crecimiento de la ciudad ocupó progresivamente la totalidad del valle del río Guaire, sobrepasando los límites de la ciudad tradicional, que para 1864 se constituían en el entonces Distrito Federal.

Entre 1920 y 1930 se desarrollaron las urbanizaciones de El Conde, Los Caobos, Nueva Caracas (Catia) y Las Flores, iniciando un proceso de expansión de la trama urbana tradicional de la ciudad. Con el desarrollo de La Florida, del Caracas Country Club, Las Delicias y Campo Alegre, se inicia el desarrollo urbano hacia el este del valle de San Francisco, donde las grandes haciendas liberan vastas extensiones para urbanizar, sin duda posibilitada e impulsada por la introducción del automóvil al país. Se da inicio al proceso de metropolización de la ciudad (Caraballo, s/f; Vallmitjana y Morales, 1990) (Negrón, 1995).

La primera manifestación concreta de los esfuerzos por controlar y racionalizar los procesos de ocupación del territorio fue a través del Plan Monumental de Caracas, elaborado por un grupo de urbanistas franceses presidido por Maurice Rotival en 1939, por encargo de la Dirección de Urbanismo del Distrito Federal, creada en 1938 (Vallmitjana y Morales, 1990).

Entre 1945 y 1960, con la creación de la Comisión Nacional de Urbanismo (1946), se inicia la elaboración de planes reguladores en las principales ciudades, con un método de planificación basado en la definición de una imagen-objetivo deseada, sobre la base de los criterios fundamentales de la Carta de Atenas: dormir, trabajar, descansar y habitar (Martín, 2007). Ya para este momento la irrupción del Estado nacional en materia urbanística, competencia tradicional de los municipios, es un hecho.

El área metropolitana de Caracas viene a ser reconocida por primera vez por el Decreto N° 647 de 13 de octubre de 1950, con fines estadísticos y censales, comprendiendo en ella lo que entonces era el departamento Libertador del Distrito Federal y el distrito Sucre del estado Miranda. Seguidamente, en 1952 se aprueba el primer plan metropolitano, conocido como Plano Regulador de Caracas, el cual abarcaba dos instancias municipales, Libertador y Sucre (Martín, 2007, 2004, 1991).

Las políticas territoriales entre 1960 y 1980 reconocen la particularidad y dinamismo de la capital de la República, estableciéndose como principal objetivo de la nación, atenuar el crecimiento de Caracas. Con la misión de atender la inmensa diversidad de problemas de la ciudad y orientar sus primeros esfuerzos en la consolidación de los asentamientos de población de bajos recursos, se crea la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano de Caracas en 1960, quien para 1970 entrega el Plan General Urbano 1970-1990, con alcance metropolitano, que da origen a la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana de Caracas (OMPU). A partir el 1° de enero de 1973 la OMPU se constituye como una mancomunidad

entre los entonces distritos Federal y Sucre del estado Miranda en materia de ordenamiento urbanístico, con carácter asesor y no vinculante (Vallmitjana y Morales, 1990).

Si bien la extinta Constitución de 1961, en su artículo 11, asoma la posibilidad de crear una ley especial para "coordinar las distintas jurisdicciones existentes dentro del área metropolitana de Caracas", no es sino hasta 1978 cuando la Ley Orgánica del Régimen Municipal regula la figura de los distritos metropolitanos y, aun cuando no se llega a crear ninguno bajo el amparo de esa ley, su articulado sirve de base al texto de la Constitución de 1999, que establece la necesidad de coordinar las jurisdicciones en el área metropolitana de Caracas.

Con la reforma de la Ley Orgánica del Régimen Municipal (1989), la base jurídica y actuación de la mancomunidad creada con la OMPU se complica. El Distrito Federal se había dividido en dos municipios (Libertador y Vargas) y, con la promulgación de dicha Ley, el distrito Sucre se divide en tres (Baruta, El Hatillo y Sucre); la diversidad de actores se incrementa y aun cuando los planes y proyectos del AMC debían ser presentados y aprobados de forma oportuna y eficiente por ante la Comisión Metropolitana de Urbanismo de la OMPU, el proceso de descentralización promueve la municipalización de esta competencia.

Adicionalmente, la OMPU pierde gradualmente fuerza y legitimidad, ya que la potestad de los planes de ordenación urbanística (POU), categoría que le correspondería al AMC dentro del Sistema Jerarquizado de Planes, le es asignada a la administración central, de acuerdo con la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987).

Luego de los esfuerzos de la Constituyente de 1999, la nueva Constitución reconoce el hecho metropolitano al establecer la unidad político-territorial de la ciudad de Caracas, integrada en un sistema de gobierno municipal a dos niveles, con los municipios del Distrito Capital y los correspondientes del estado Miranda, señalando que su funcionamiento se regulará a través de una ley especial; sin embargo, para Brewer-Carías (2009) la metropolitanidad de Caracas se relaciona con factores políticos, de seguridad, sede de los poderes públicos y manejo de la economía nacional. Adicionalmente, ese autor señala que la Constitución vigente utiliza nociones ambivalentes y hace afirmaciones poco precisas, dejando poco claro la existencia de una o dos instancias en ese nivel territorial, y generando confusión al no precisar si el Distrito Metropolitano de Caracas y el Distrito Capital cumplen la misma función, refiriéndose indistintamente a uno u otro en el artículo 18 en su Disposición Transitoria Primera.

La Ley Especial a que hace referencia la Constitución ha sido promulgada en dos ocasiones. La primera, del año 2000, se denominó Ley Especial sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas, la cual crea las figuras de la alcaldía y cabildo metropolitanos. Con esta Ley Especial se dio cumplimiento al artículo 18 de la Constitución de la República y se conformó una unidad político-territorial con personalidad jurídica y autonomía, integrada por los municipios Libertador del Distrito Capital y Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre del estado Miranda, a los fines de establecer una política integral que permitiera la planificación y coordinación de acciones orientadas a mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

En 2009 esta Ley Especial sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas fue derogada y sustituida por la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas, actualmente vigente. Esta nueva Ley crea una nueva figura, el área metropolitana de Caracas y le asigna, entre sus competencias, la planificación y coordinación en materia de ordenación urbana y urbanística al tiempo que, por otro lado, la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística establece roles para las administraciones públicas nacional y municipal en la misma materia. Adicionalmente, en el mismo año se aprueban la Ley Especial sobre la Organización y Régimen del Distrito Capital y la Ley Especial de Transferencia de los Recursos y Bienes Administrados Transitoriamente por el Distrito Metropolitano de Caracas.

2. LA INVESTIGACIÓN. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

La competencia de planificación y coordinación en materia de ordenación urbana y urbanística atribuida al área metropolitana de Caracas por la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas requiere ser analizada. En este sentido, se formulan las siguientes preguntas de investigación: ¿Cuál es el alcance de la competencia en materia de planificación y coordinación de la ordenación urbana y urbanística en el nivel metropolitano? ¿Cuáles segmentos de esta competencia son municipales, cuáles metropolitanos y cuáles nacionales? ¿Qué elementos mínimos deben ser considerados para desarrollar la competencia del nivel metropolitano en cuestión?

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivo general

Analizar y determinar la competencia en materia de coordinación y planificación urbana y urbanística del área metropolitana de Caracas.

3.2. Objetivos específicos

- Analizar la escala metropolitana dentro del régimen legal urbano vigente.
- Determinar el alcance de la competencia metropolitana en materia de coordinación y planificación urbana y urbanística.
- Identificar elementos que permitan desarrollar la competencia en la materia objeto de estudio.

4. REFERENTES. ÁREAS METROPOLITANAS EN EL MUNDO

En la literatura contemporánea no existe (Rondón, 2012) una definición unánime de metrópoli, ciudad-región o área metropolitana; sin embargo, su conceptualización se basa en territorios donde se ubica una ciudad central, que suele dar nombre al área, y un conjunto de ciudades satélites integradas funcionalmente a través de los usos del suelo y principales vías de comunicación, de manera que el conjunto conforma una auténtica red urbana con evidentes relaciones de complementariedad en la distribución de equipamientos (educación, salud, recreación) y servicios, zonas residenciales y empleadoras (Cideu, 2015; Vallmitjana, 2001; Rondón, 2012; Tomàs, 2016).

El Cideu (2015) propone tres modelos para dar forma institucional a un área metropolitana:

- El *modelo centralizado,* que implica la cesión de poder de todos los municipios hacia el área metropolitana y que se constituye en la práctica en el gobierno del municipio-metrópoli: París, Toronto, Madrid y Kuala Lumpur.
- El *modelo multinivel,* que contempla un gobierno metropolitano que se complementa con los gobiernos municipales, ejerciendo determinadas competencias que atañen claramente al conjunto, mientras que otras continúan debidamente descentralizadas y a cargo de cada municipio: Barcelona, Quito.

- El *modelo de coordinación,* que nos muestra al área metropolitana como un espacio de acuerdo entre los municipios que la componen, a menudo bajo la figura de un foro de alcaldes o similar. Ello supone que tanto las funciones como los recursos del área metropolitana dependerán en cada momento de la voluntad e interés de las partes. Es un modelo más inestable que el anterior, pero también más flexible: Málaga, con el área metropolitana de Málaga, o en San Salvador con el Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador.

Tomàs (2016) agrega un cuarto modelo, consistente en la *conformación de agencias metropolitanas sectoriales*.

A los fines de posicionar el estatus de la ciudad de Caracas como hecho metropolitano en el entorno latinoamericano, se efectuó un análisis comparativo de las ciudades capitales latinoamericanas que han creado figuras territoriales de ámbito metropolitano (distritos, áreas o regiones). En esta región del planeta solo hay tres ciudades capitales, además de Caracas, que han definido figuras político-administrativas que pretenden responder a la realidad de la conurbación: el Distrito Capital (Bogotá, Colombia), el Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador) y la Municipalidad Metropolitana de Lima (Perú).

Lima y Bogotá muestran características que permiten identificarlas con el modelo multinivel, pero al interior de sus respectivas administraciones; sin embargo, estas figuras administrativas no tienen jurisdicción sobre todo el territorio de la ciudad-región, por lo cual también se utiliza en alguna medida el modelo de coordinación. Quito se asemeja más al modelo centralizado, llegando a gestionar incluso el aeropuerto internacional de esa ciudad. Por su parte, el área metropolitana de Caracas, como ha sido definida en la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas, se comporta formalmente como un híbrido entre el modelo multinivel (con los municipios que la integran), mientras que con el Ejecutivo nacional se pueden identificar características del modelo de coordinación.

Adicionalmente, se procedió a determinar la competencia en materia de planificación del territorio urbano en esas figuras metropolitanas latinoamericanas. Los resultados del análisis comparado de las competencias se presentan en el cuadro 1.

Cuadro 1: Análisis comparativo de competencias urbanísticas en áreas metropolitanas en Latinoamérica

Área metropolitana	**Nº de municipios que la integran**	**Forma de gobierno**	**Competencia en materia de coordinación y planificación urbanística y urbana**
Municipalidad Metropolitana de Lima, Perú	1 Municipalidad Metropolitana 42 Municipalidades Distritales (Distritos)	Coincide con la provincia de Lima, tiene los mismos poderes y competencias que las demás regiones del país, pero tiene potestad en materia de ejecución y planificación de proyectos de implantación suprametropolitana que involucran inversión nacional	La zonificación y urbanismo corresponde a la municipalidad provincial de Lima (y Callao) en forma exclusiva, según Ley Orgánica de Municipalidades (Art. 11)
Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador	1 Municipio 9 Administraciones zonales	Ejercido por el Concejo o Cabildo, integrado por los concejales o ediles y presidido por el Alcalde Metropolitano (electo), quien además dirige la administración distrital como su más alta autoridad jerárquica y es responsable de su gestión (Ley 46, 1998). Los directores, Los administradores zonales son designados por el Alcalde Metropolitano.	El destino del suelo y la forma de su aprovechamiento es competencia exclusiva del Distrito Metropolitano de Quito (Art. 26 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito)
Distrito Capital Bogotá, Colombia	1 Municipio Localidades	El Gobierno del Distrito Capital es ejercido por un Alcalde Mayor y un Concejo Metropolitano; a su vez, el Distrito Capital se divide en localidades, que son unidades desconcentradas administradas por alcaldes locales designados por el Alcalde Mayor. (Constitución de la República de Colombia, 2015)	Competencia compartida entre nivel nacional, departamental, distrital y municipal (Artículo 29 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial)

Fuentes: http://www.munlima.gob.pe/; http://www.bogota.gov.co/; http://www.quito.gob.ec/. (Elaboración propia).

Del cuadro 1 se concluye que a la figura novedosa como lo es un distrito o área metropolitana, en relación con la administración pública tradicional local, originado en el municipio español, le es atribuida competencias en materia de planificación urbana, aunque de manera diferencial: exclusiva o compartida.

5. DISCUSIÓN

5.1. La escala metropolitana dentro del régimen legal vigente

Las dos leyes principales de organización del territorio vigentes en Venezuela, las leyes Orgánicas de Ordenación del Territorio (1983) y de Ordenación Urbanística (1987) son anteriores a la Constitución vigente, por lo cual el régimen legal-urbano venezolano solo considera el ámbito metropolitano como resultado de las conurbaciones (Urdaneta, 2009). Expresión de lo anterior lo constituye el sistema jerarquizado de planes del territorio urbano en Venezuela, definido por ambas leyes, el cual no contempla el nivel metropolitano.

En la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas se puede identificar una moderna concepción del órgano de la administración pública en el sentido que le da Peña (2005), así como también la tesis del órgano-individuo y del órgano-institución en la administración pública. Bajo esta concepción, la persona jurídica en la administración pública se encuentra integrada por una o varias unidades, denominadas órganos –alcaldía, cabildo; estos, a su vez, requieren de competencias definidas por una norma de rango legal que se las atribuya para que sus actuaciones puedan producir efectos jurídicos sin incurrir en algún tipo de vicio.

Con la aparición del área metropolitana de Caracas, el Estado venezolano modifica su organización política tradicional con la creación de nuevas formas de articulación y de gestión pública. Pero esta experiencia, de conformación de una unidad político-territorial en un gobierno municipal a dos niveles, inédita en el país, demanda también la creación de una institucionalidad sui géneris, exclusiva de dicha unidad político-territorial, a los fines de garantizar el cumplimiento de las competencias atribuidas, ya que en la medida en que el área urbana se vuelve más compleja, el grado de dificultad de la administración aumenta.

Poco más de un año después de haber sido promulgada la Ley Especial que crea el Área Metropolitana de Caracas ya mencionada, con la Ley de Reforma Parcial de la Ley Orgánica del Poder Público Municipal (2010) se establece que, además de los municipios, son entes locales territoriales las áreas metropolitanas (numeral 3 del artículo 19). De esta manera, aunque con posterioridad a su creación, se afirma que el área metropolitana de Caracas, figura única en el país, es un *ente local territorial*, lo cual implica que se reconoce como figura jurídica y requiere de la definición de competencias y estructura funcional.

5.2. La competencia en materia de planificación y coordinación de la planificación urbana y urbanística

En relación con la competencia estudiada, se procedió a analizar los elementos de la misma. Así, la *coordinación* de la gestión pública, el vigente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública prevé en su artículo 23, que las actividades que desarrollen los órganos y entes de la Administración Pública deberán efectuarse de manera coordinada, y estar orientadas al logro de los fines y objetivos del Estado, con base en los lineamientos dictados conforme a la planificación centralizada.

La competencia en materia de planificación urbana y urbanística en Venezuela se encuentra establecida en la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística y su expresión más acabada la constituye el sistema jerarquizado de planes del territorio urbano, a saber: Plan Nacional de Ordenación del Territorio, Plan Regional de Ordenación del Territorio, Plan de Ordenación Urbanística, Plan de Desarrollo Urbano Local, Plan Especial y Plan Particular. Pero, por otro lado, debemos preguntarnos en qué consiste la planificación urbana y la planificación urbanística y cuál es la diferencia existente entre ellas. En tal sentido, se procedió a revisar la

normativa legal existente y se pudo determinar la existencia de instrumentos normativos que se refieren a este tema.

Para responder lo anteriormente planteado, encontramos que la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, cuando establece normas de nivel nacional, se refiere a la competencia urbanística y urbana, cuando hace lo propio con el nivel municipal. En este mismo sentido, las guías de elaboración de planes del extinto Ministerio de Infraestructura (Minfra, 2004), establecen lo siguiente:

> "Urbano: es aquello perteneciente a la ciudad, que le es propio y está identificado con ella. Corresponde al nivel local.
>
> Urbanístico: es la expresión territorial de todas las actividades que están vinculadas de una u otra forma a la ciudad o a los sistemas urbanos. Puede verse como el espacio donde se localizan los equipamientos públicos de carácter supraurbano, los distintos canales de comunicación (carretero, ferroviario, aéreo, marítimo, fluvial y lacustre), sistemas de dotación de agua potable, de energía eléctrica, gasoductos, oleoductos, disposición de aguas servidas y de desechos sólidos, así como los elementos de infraestructura tales como: plantas de tratamiento, rellenos sanitarios, estaciones y subestaciones eléctricas, complejos criogénicos, refinerías, embalses, aeropuertos, puertos, interpuertos, etc., que sin formar parte del espacio donde se localizan los asentamientos humanos propiamente dichos, están ligados de manera indivisible a la estructura y funcionamiento de los mismos, y se asientan sobre el territorio. Corresponde al nivel nacional".

Para definir y desarrollar la competencia en materia de coordinación y planificación urbana y urbanística del área metropolitana de Caracas, se procedió a realizar la revisión de los instrumentos normativos existentes –Constitución de la República, leyes orgánicas de ordenación del territorio, de ordenación urbanística y del poder público municipal y la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas– y estudios de diversos autores, tales como Brewer-Carías (1988), Lope-Bello (1993) y Urdaneta (2009), quienes señalan que en Venezuela la urbanística es una materia concurrente entre el poder nacional y el poder municipal.[1] Ahora bien, la Sentencia Nº 00-2658 de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia (12/12/2000) establece que: "Corresponde a nivel metropolitano la planificación y ordenación urbanística…Esto presupone una ordenación legal referente a lo general del área…". Esta afirmación es reiterada para el caso del área metropolitana de Caracas según la sentencia Nº 07-0407 de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia (25/07/ 2012), la cual expresa:

> La referida norma contenida en el artículo 19…, de la Ley Especial sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas, fue reiterada en el artículo 5, de la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas (publicada en *Gaceta Oficial* Nº 39.276 del 1º de octubre de 2009) –normativa aplicable vigente. Ambos niveles de ejercicio del Poder Público han recibido potestades distintas, desde un punto de vista cualitativo, sobre una misma actividad, lo que ha dado en llamarse competencias (…) concurrentes.

[1] La Ley de Reforma Parcial de la Ley Orgánica del Poder Público Municipal establece que "Las competencias concurrentes son aquellas que el Municipio comparte con el Poder Nacional o Estadal, las cuales serán ejercidas por éste sobre las materias que le sean asignadas por la Constitución de la República, las leyes de base y las leyes de desarrollo" (Artículo 57).

De esta manera, visto que también lo urbano conceptualmente corresponde al nivel local y lo urbanístico al nivel nacional, es que se está en presencia de una concurrencia de competencias entre el nivel nacional y el metropolitano en materia de coordinación y planificación urbanística y su competencia es concurrente entre el nivel municipal y el metropolitano en materia de coordinación y planificación urbana.

5.3. **Identificación de elementos que permiten desarrollar la competencia metropolitana en materia de planificación, incluyendo la urbana y urbanística**

A continuación se procede a determinar cuáles son los elementos contemplados en el ordenamiento jurídico y normativo que deben ser contemplados para fortalecer la institucionalidad metropolitana como ámbito de actuación, desde la perspectiva de la planificación, específicamente urbana y urbanística.

El Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, que organiza el Sistema Nacional de Planificación en Venezuela (2014), prevé en su ámbito de aplicación,[2] a los órganos y entes que conforman el poder público y demás entes locales territoriales, y siendo el área metropolitana de Caracas un ente local territorial, debe dar cumplimiento a la disposición normativa de elaboración de planes estratégicos formulados en atención a los objetivos y metas sectoriales e institucionales que le correspondan de conformidad con el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación. Dichos planes deben estar formulados y ejecutados en el marco del "Sistema Integrado de Planes" que establece dicha ley.[3] Entre otros elementos, esta ley entonces demanda que el área metropolitana de Caracas debe proponer su propio sistema metropolitano de planificación pública y debe considerar los siguientes elementos:

a) Realizar una planificación pública fundamentada en los siguientes elementos: prospectiva, integral, viable, continua, medible, revisable, evaluable y adaptable.

b) Diseñar un sistema de planes integrado por planes estratégicos,[4] esto es, aquellos que atienden a los objetivos y metas sectoriales –como lo es la planificación urbana y urbanística– e institucionales y por planes operativos, esto es, "(…) aquellos que integran los proyectos, objetivos, metas, acciones, actividades y recursos anuales (…) a los fines de concretar los resultados previstos en su correspondiente plan estratégico (…)".[5]

c) Tipo de planes. Debe incorporar planes espaciales, planes sectoriales, cartera de proyectos y programas asociados, así como demandas de inversión en el tiempo.

d) Debe definir las escalas de los planes espaciales.

e) Vigencia de los planes. Para el caso de los planes estratégicos, la que "(…) corresponda al período constitucional o legal de gestión de la máxima autoridad de la rama del Poder

---

[2] Artículo 2 y 24, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, 18 /11/ 2014. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario.

[3] Artículo 19, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, 18 /11/ 2014. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario.

[4] Artículo 24, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, 18 /11/ 2014. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario.

[5] Artículo 54, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, 18 /11/ 2014. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario.

Público (…)",[6] en este caso, el alcalde metropolitano de Caracas. Por su parte, los planes operativos tendrán una vigencia anual.

f) Definir los planes de carácter metropolitano, su naturaleza, los mecanismos de formulación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación y órganos responsables de su formulación.

g) Vinculación plan-presupuesto. Debe realizar la formulación del anteproyecto de presupuesto anual del área metropolitana con base en el plan operativo anual, "registrar los proyectos y acciones centralizadas en el sistema de información de proyectos públicos [que gestiona el Ejecutivo nacional] y verificar que los planes y proyectos se ajusten al logro de sus objetivos y metas y a la posible modificación de los recursos presupuestarios previamente aprobados".[7]

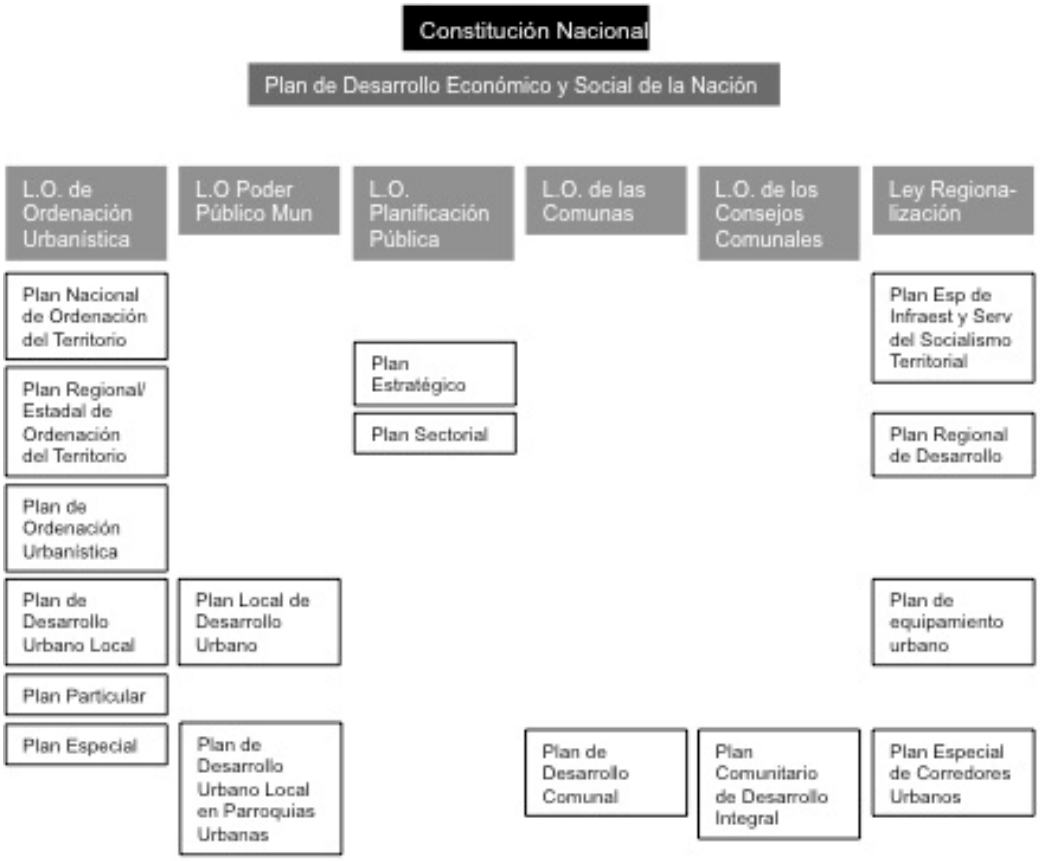


Figura 1: Venezuela. Sistema de planes con incidencia territorial, según las normas que los establecen (2017). Fuente: leyes respectivas. Elaboración propia.

Adicionalmente, debe establecer el rol que deben jugar los diversos actores que tienen definido en los procesos de planificación con incidencia territorial urbana (véase figura 1) por distintas normas de nivel nacional y de los municipios que integran el área metropolitana de Caracas, tales como el Consejo Metropolitano de Planificación y Coordinación de Políticas

[6] Artículo 25, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, 18 /11/ 2014. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario.

[7] Artículo 55, Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular. *Gaceta* Nº 6.148 extraordinario de 18 /11/ 2014.

Públicas, creado con base en la Ordenanza dictada por el Cabildo Metropolitano (31/05/2012) y sus correspondientes de nivel municipal, las alcaldías y concejos municipales, las comunas, los consejos comunales e instancias de representación popular y sectorial, en lo relativo a la planificación urbana y con el ministerio con competencia en materia de planificación urbanística.

Las consideraciones antes expuestas sugieren que el área metropolitana de Caracas requiere de un instrumento a escala metropolitana que desarrolle el marco normativo de planificación territorial urbana y promueva y administre los recursos y acciones públicas relacionados con esta, el cual, de conformidad con la norma rectora de la planificación pública y popular, debe estar organizada en forma sistémica que incluya los instrumentos de planificación propios que no colidan con los ya preexistentes, de nivel nacional y de nivel municipal. De acuerdo con la práctica administrativa, lo que se podría denominar Sistema Metropolitano de Planificación debería ser promulgado por el Cabildo Metropolitano bajo la figura de ordenanza metropolitana.

CONCLUSIONES

La existencia de un sistema de gobierno metropolitano en el texto constitucional venezolano no ha sido suficiente para cambiar paradigmas en la gestión de la ciudad, ya que sobre un mismo espacio físico-territorial se produce una fragmentación institucional, política y administrativa que da origen a serios problemas de gobierno y coordinación, los cuales hasta la fecha no han sido posible solucionar dentro del marco legal vigente, generando innumerables conflictos e impidiendo desarrollar el potencial de la ciudad. Como resultado, la falta de gobernabilidad constituye el principal obstáculo para una administración sostenible y eficiente en el ámbito metropolitano.

Una gestión para el buen desarrollo de la ciudad requiere de instrumentos normativos a escala metropolitana que desarrollen el marco normativo de planificación con visión integral, definiendo actores, roles, competencias y procedimientos con normas claras y específicas. De esta forma se logrará una mayor eficiencia en la asignación de los recursos y actuaciones públicas. Se asumirá la planificación como metodología y los planes como instrumentos, a los fines de viabilizar la concreción de los objetivos políticos, sociales, culturales, urbanos y urbanísticos, ambientales y económicos, sustentados en nuestra carta magna.

La escala metropolitana ha sido reconocida en el caso del área metropolitana de Caracas como un ente local territorial, tal como ha sido demostrado en esta investigación.

La competencia metropolitana en materia de coordinación y planificación urbana y urbanística ha sido establecida en forma concurrente con el nivel nacional y municipal, a diferencia de los casos de Lima y Quito donde es exclusiva o Bogotá donde es compartida. En cualquier caso, se establecen competencias en materia de ordenación y gestión territorial –en forma diferencial, como hemos visto– para los nuevos entes territoriales metropolitanos que existen en América Latina.

Como ente local territorial le corresponde desarrollar la organización y funcionamiento del Sistema de Planificación de Políticas Públicas, instrumento que defina sus instancias, con explícitas referencias a los planes y horizontes temporales de la planificación y así fortalecer las capacidades rectoras y estratégicas del área metropolitana de Caracas.

Las ciudades de hoy en cumplimiento de los lineamientos de la Nueva Agenda Urbana ONU-Hábitat y los Objetivos de Desarrollo Sostenible deben adecuar sus estructuras de administración y gestión a la dinámica urbana, la escala humana y el desarrollo sustentable, procurando formas de gestión inéditas, capaces de conectar entre sí a los gobiernos locales

que la integran y a estos con el nacional, a fin de coordinar los esfuerzos necesarios para alcanzar el desarrollo armónico de la ciudad.

Cuando se trata de conciliar esfuerzos y coordinar voluntades entre una inevitable e obligatoria relación interinstitucional, resulta imprescindible normar y sistematizar el proceso de planificación, a los fines de conciliar las distintivas visiones, armonizar fines y concertar objetivos. De otra forma, las contradicciones continuarán teniendo un abono fértil para la falta de entendimiento e ineficacia administrativa.

REFERENCIAS

Acuerdo 12. (9-9-1994). Bogotá, Colombia.

Acuerdo 13. (6-7-2000). Bogotá, Colombia.

Almandoz, A. (1991). Atributos de la ciudad. En *Filosofías de la ciudad.* Caracas: Equinoccio.

Brewer-Carías, A. (2009). *Leyes sobre Distrito Capital y del Área Metropolitana de Caracas.* Caracas, Venezuela: Editorial Jurídica Venezolana.

Brewer-Carías, A. (1988). Introducción general al régimen legal de la ordenación urbanística. En Brewer-Carías, A., C. Sosa, C. Ayala, y H. Romero, *Ley Orgánica de Ordenación Urbanística.* Caracas, Venezuela: Editorial Jurídica Venezolana.

Caraballo, C. (s/f). Los últimos días de aquella de los techos rojos o los "planes" antes del "plan". En Vallmitjana et al., *El Plan Rotival. La Caracas que no fue.* Caracas: Instituto de Urbanismo, FAU/UCV.

Cideu. (2015). *Unidad I Aplicar el pensamiento estratégico concurrente a las conurbaciones.* Barcelona, España: Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano.

Constitución de la República de Colombia. (2015). Obtenido de: www.corteconstitucional.gov.co

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular (2014). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* Nº 6.148 extraordinario, Caracas.

Instituto Metropolitano de Planificación Urbana. (2017). Obtenido de http://www.quito.gob.ec/index.php/secretarias/secretaria-de-comunicacion/35-municipio/257-instituto-metropolitano-de-planificacion-urbana

Instituto Metropolitano de Planificación. (2017). Obtenido de http://www.imp.gob.pe/index.php/smpg

Ley 46. (10-08-1998). *Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito*. Ecuador.

Ley de Reforma Parcial de la Ley Orgánica del Poder Público Municipal (28/12/2010). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, N° 6.015 extraordinario, Caracas.

Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas (2009). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* Nº 39.276, Caracas.

Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987). *Gaceta Oficial de la República de Venezuela* N° 33.868, Caracas.

Lope-Bello, N. (1993). *Introducción al urbanismo y al derecho urbanístico.* Caracas, Venezuela: Equinoccio.

Martín, J. (2007). Al norte y al este del El Paraíso. Urbanismo y formación disciplinar en la Universidad Central de Venezuela hasta 1975. *Urbana, 12* (40).

Martín, J. (2004). *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna.* Caracas: UCV, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico.

Martín, J. (1991). Rotival desde 1939 a 1959: de la ciudad como negocio a la planificación como pretexto. En Vallmitjana et al. *El Plan Rotival: la Caracas que no fue 1939-1989.* Caracas: Instituto de Urbanismo, FAU/UCV.

Minfra, Ministerio de Infraestructura (2003). Resoluciones 137, 138 139 y 140. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela* Nº 37.888, Caracas.

Negrón, M. (1995). El crecimiento metropolitano vergonzante: la expansión en la segunda mitad del siglo xx. En G. Imbesi y E. Vila, *Caracas: memoria para el futuro.* Roma, Italia: Gangemi.

ONU. (2014). *World Urbanization Prospects [Higligts].* New York.

Peña, M. (2005). *Manual de Derecho Administrativo* (Colección de Estudios Jurídicos ed., Vol. 2). Caracas: Tribunal Supremo de Justicia.

Pírez, P. (2001). Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en Argentina. En Vázquez, A.M. *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local.* Buenos Aires: Homo Sapiens.

Red Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales. (2015). Declaración de Montreal sobre Áreas Metropolitanas. *Conferencia Temática de Áreas Metropolitanas de Montreal.* Montreal.

Rondón, A. (2012). *Planificación integral de áreas metropolitanas. La ciudad como sistema urbano complejo.* Mérida, Venezuela: Universidad de Los Andes.

Secretaría Distrital de Planificación. (2017). Obtenido de http://www.sdp.gov.co/

Tribunal Supremo de Justicia, Sala Constitucional. (2012). Sentencia Nº 07-0407. Caracas.

Tomàs, M. (2016). *Tendencias metropolitanas en el mundo.* Observatorio Metropolis. Barcelona: Metropolis, Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis.

Urdaneta, G. (2009). *Marco jurídico del urbanismo en Venezuela.* Caracas: Funeda.

Vallmitjana, M. (2001). Repensando el gobierno local participativo de Caracas metropolitana. *Urbana, 6* (29).

Vallmitjana, M. et al. (1993). *Caracas: nuevos escenarios para el poder local.* Caracas, Venezuela: Nueva Sociedad.

Vallmitjana, M. y Morales, A. (1990). *Estudio de Caracas. Evolución del patrón urbano desde la fundación de la ciudad hasta el período petrolero 1567/1936.* Caracas: Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-10

SOSTENIBILIDAD URBANA COMO TEMA EN LA FORMACIÓN DEL ARQUITECTO

María Eugenia Collell Schnaidt
Área de Estudios Urbanos, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
mecollell@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo es una reflexión basada en la fase diagnóstica de un trabajo investigativo en desarrollo. El objetivo del mismo es examinar el estado del arte en la definición de competencias del profesional de la arquitectura respecto al desarrollo sostenible, enfocado en la evolución del tema sostenibilidad urbana y su incorporación en la docencia universitaria, específicamente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad Central de Venezuela. El arquitecto de este siglo deberá enfrentar retos que requerirán creatividad, conocimiento, actitud, aptitud, valores e intuición, para ofrecer a la humanidad soluciones acertadas y concertadas, que permitan sostener la actividad humana en el planeta con calidad de vida. Es decir, requiere desarrollar competencias para implementar acciones positivas y concretas en favor de los objetivos de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III). El arquitecto tiene un papel preponderante en este tema. La reflexión nos lleva a plantear inquietudes: ¿Está el profesional de la arquitectura capacitado y es competente para asumir y afrontar los retos que presenta la humanidad, dentro de su ámbito de actuación, en este momento histórico? Desde el punto de vista de la academia, ¿se han incorporado y/o actualizado asignaturas que permitan una aproximación objetiva a la problemática del cambio climático y reconozca un enfoque de actuaciones hacia el desarrollo sostenible? En busca de respuestas que admitan un acercamiento al tema, se presentan los resultados parciales del diagnóstico del Plan de Estudios de la FAU (1995) y la oferta académica de los años 2015, 2016 y 2017, con la intención de aportar recomendaciones en favor de su actualización.

Palabras clave: desarrollo sostenible, sostenibilidad urbana, calidad de vida, formación del arquitecto, Plan de Estudios FAU-UCV.

INTRODUCCIÓN

Las ciudades de hoy, caso latinoamericano, exhiben algunas cuestiones tal como lo expresó en su momento la Carta de Atenas (1933). “La mayoría de las ciudades (…) presentan hoy una imagen caótica. Estas ciudades no responden de modo alguno a su destino, que debiera consistir en satisfacer las necesidades primordiales, biológicas y psicológicas, de su población” (p. 26). El tiempo ha pasado, sin embargo, el deterioro social, económico y ecológico se ha incrementado, desmejorando la calidad de vida de sus habitantes y la calidad de vida urbana de las mismas, una consecuencia del desequilibrio existente “… entre crecimiento económico global y escasez de recursos naturales,…” (Cárdenas, 1998, p. 4).

Esta relación ha incidido directamente en el empeoramiento del cambio climático, el cual manifiesta sus efectos en la salud pública, la seguridad alimentaria e hídrica, la migración, la paz y la seguridad. Incluso se ha visualizado que ignorar al mismo hará desandar los logros alcanzados en los últimos decenios en materia de desarrollo y paralizará la posibilidad de realizar nuevos avances.

El arquitecto tiene un papel preponderante en estos temas. “La ciudad, tal y como la conocemos en la actualidad es por definición insostenible” (López, 2008, p. 3). De acuerdo con datos estadísticos de la ONU, para el año 2016 el 54,4% de la población mundial vive en áreas urbanas y se espera que para el año 2030 ese porcentaje llegue al 60%. Es decir, los entornos urbanos son espacios clave en la sostenibilidad del desarrollo, lo que se evidenció en la Conferencia Hábitat III, donde se definieron y actualizaron parámetros en función del desarrollo sostenible de las urbes y se replantearon aspectos como la planificación, la administración y las acciones para el bienestar de sus ciudadanos.

El propósito es transformar y construir ciudades más prósperas e inclusivas, siendo los temas principales a abordar: la eliminación de la pobreza, el proveer los servicios básicos, el acceso a la igualdad, promover ciudades limpias, fortalecer la resiliencia de las ciudades, mejorar la conectividad, apoyar iniciativas innovadoras y ecológicas, promover espacios públicos seguros, accesibles y ecológicos.

En estas áreas el profesional de la arquitectura tiene una responsabilidad implícita y explícita y juega un papel protagónico. Desde el diseño de un objeto, los materiales, espacios habitables, las energías a utilizar, hasta la planificación del crecimiento y el diseño de nuevas urbes. Su intervención y participación en estos procesos puede hacer la diferencia.

Es fundamental la integración de la educación para la sostenibilidad y, en el caso particular, en la formación del arquitecto. Esta premisa plantea inquietudes relacionadas con el proceso de formación, a la academia, a la revisión, actualización y/o incorporación de asignaturas que se ofertan en el Plan de Estudios. ¿Permiten los contenidos y temas impartidos un acercamiento objetivo a la problemática del cambio climático y un enfoque activo de actuaciones hacia el desarrollo sostenible?

La búsqueda de referencias se apoya en la metodología exploratoria, permitiendo dar una visión general de aproximación respecto al estado del arte en el tema de la educación para la sostenibilidad en arquitectura, basado en publicaciones de estos últimos 10 años. La información permite reflexionar sobre los elementos principales a contemplar, en una aproximación a la formulación de competencias del profesional de la arquitectura y la incorporación del tema del desarrollo sostenible en el pénsum de estudio.

La investigación base de la cual se genera este artículo, analiza el Plan de Estudios de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo Carlos Raúl Villanueva (EAUCRV) de la FAU del año

1995, el cual fue evaluado en el año 2005 y aceptado en la acreditación Acusur[1] con observaciones. Una de esas observaciones está relacionada con el hecho de no poseer una definición específica del perfil deseado. El mismo está plasmado de manera disgregada en las consideraciones iniciales del plan. Sin embargo, esto permite reflexionar sobre la oportunidad que presenta el Plan de Estudios de la FAU en cuanto a propuestas e innovación en su oferta académica.

Se elaboró un diagnóstico basado en el contenido temático de las áreas de conocimiento y la distribución en los tres ciclos que componen el Plan de Estudios. Se revisó la correspondencia de las asignaturas con los contenidos y las temáticas educativas para la sostenibilidad. La finalidad fue identificar el grado de la incorporación o no del tema del desarrollo sostenible y su inevitable transformación hacia la sostenibilidad urbana, al entender la ciudad como un objeto contenido y contenedor del diseño arquitectónico.

La reflexión apunta a la importancia no solo de la actualización de los contenidos y asignaturas que incorporen el tema del desarrollo sostenible en teoría y práctica en la carrera de Arquitectura, sino de razonar sobre el requerimiento de un cambio de enfoque, basado en esa relación de contenidos teóricos y la práctica a través del diseño y su ubicación temporal en el Plan de Estudios.

1. SOSTENIBILIDAD URBANA COMO TEMA EN LA FORMACIÓN DEL ARQUITECTO

La inquietud sobre el futuro de nuestras ciudades, tema de discusión constante a nivel mundial por la necesidad de cambio en los patrones de consumo, en favor de mejorar las condiciones de calidad de vida de los habitantes de la ciudad, ha desembocado en "… la conceptualización de la Sostenibilidad Urbana como una nueva visión en el pensar e intervenir el espacio urbano" (Collell, 2007, p. i). La visión se orienta a la forma de intervenir el tejido existente más que a la construcción de nuevas ciudades.

Es imperativo comprender que la sostenibilidad se debe construir en los espacios urbanos existentes; son nuestras ciudades las que deben ser sostenibles. La definición de sostenibilidad urbana se orienta a intervenciones puntuales, estructuradas dentro de un plan o visión estratégica de conjunto, cuya repercusión afecte positivamente al resto del espacio urbano. Está fundada en la planificación urbana sostenible, el diseño urbano y la gestión participativa, dentro de una estrategia global orientada al desarrollo sostenible.

1.1. Evolución histórica: desarrollo sostenible

La definición del término desarrollo sostenible se presenta "… por primera vez en el Club de Roma en 1972 aludiendo al vínculo existente entre crecimiento económico global y escasez de recursos naturales…". (Cárdenas, 1998, p. 4).

El desarrollo sostenible es un concepto que viene de las ciencias económicas y se refiere a un proceso que puede mantenerse a sí mismo, como lo hace, por ejemplo, un desarrollo económico sin ayuda exterior ni merma de los recursos existentes.

Un enfoque ecológico del concepto de desarrollo sostenible lo aporta la Conferencia sobre la Estrategia Mundial de Conservación de la Naturaleza, formada por UICN[2], el Pnuma[3] y el

[1] Sistema de Acreditación Regional de Carreras Universitarias del Mercosur (Acusur).

[2] Unión Mundial para la Naturaleza (UICN.

[3] Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente (Pnuma).

WWF[4], en 1980, al esbozar tres objetivos considerados necesarios para la conservación de los recursos vivos: el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y de los sistemas que dan sostén a la vida; la preservación de la diversidad genética; y el aprovechamiento sustentable de las especies y los ecosistemas. Se expresa por primera vez la noción de la sostenibilidad del desarrollo.

Desde la ecología se describe cómo los sistemas biológicos se mantienen diversos, materiales y productivos con el transcurso del tiempo. Es decir, se refiere al equilibrio de una especie con los recursos de su entorno.

Con la definición "cualidad de sostenible" (DRAE, s.f.) se hace énfasis especialmente en las características del desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones.

Después de 15 años del Club de Roma, se promueve el uso del término "desarrollo sustentable" en el informe de la Comisión Bruntland "Nuestro Futuro Común", publicado en 1987: "…satisfacer las necesidades de esta generación sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para cubrir sus propias necesidades" (Cárdenas, 1998, p. 4). El mismo se refiere al equilibrio existente entre una especie con los recursos del entorno al cual pertenece.

Se observa que indeterminadamente se habla de sostenible y sustentable, ¿acaso significan lo mismo? De acuerdo con Vargas (s.f.), "Sostenibilidad viene del verbo de fuentes de la Antigüedad clásica "sustineo, sustines, sustinere, sustinui, sustentum". El significado es: mantener, sostener, defender, contener, conservar // sustentar, mantener, alimentar. Sustentabilidad viene del verbo "sustento, sustentas, sustentare, sustentavi, sustentatum", cuyo significado es muy similar: sostener, mantener en buen estado, cuidar, conservar, apoyar, favorecer". Ambos significados son similares, porque el segundo se forma a partir de una de las formas del primero "sustentum"; es decir, ambos términos son correctos.

Importante el aporte de Andrade y Benítez (2009) que plantean "Sostenible es un concepto referido al tiempo (…). Por otro lado (…) sustentable (…) implica una visión de cómo debe ser el desarrollo para generar el equilibrio medio ambiente y desarrollo" (pp. 28, 29). Es decir, sostenible alude a lo que se mantiene y sustentable al sustento necesario para vivir.

Entonces, los principales factores que conducen al desarrollo sostenible son: el crecimiento económico, medido en términos monetarios; la equidad, medida en parámetros sociales; y la sostenibilidad en el uso de los recursos naturales, medida con parámetros físico-bióticos.

Se trata, en definitiva, de pasar de los viejos esquemas de dominio a un emergente paradigma ambiental en el que nuestros valores, visiones científicas y modelos económico-sociales se abran a nuevas formas de relación humanidad-naturaleza que de verdad tengan posibilidades históricas en el mediano y largo plazo para constituirse en alternativas viables a la actual situación.

En la actualidad el desarrollo sostenible es concebido como la búsqueda de seguridad social, económica y ambiental, que garantice la permanencia y continuidad de la humanidad, como la conocemos hoy en día. A este tipo de desarrollo se le atribuye la doble función de "proveer al mayor número de personas los requisitos mínimos de una vida digna… y perpetuar los recursos que el planeta provee para la subsistencia del ser humano" (Collell, 2007, p. 6).

La Cumbre de Río en 1992 (ONU, 1992) es donde se establecen por primera vez las directrices a nivel mundial para avanzar hacia el desarrollo sostenible, dando paso a la primera agenda: Agenda 21. Esta consolida las bases para las futuras discusiones en Hábitat

[4] World Wildlife Fund (WWF).

II, Hábitat III y la Agenda 2030. En este tiempo se ha llevado a cabo una serie de eventos internacionales, en su mayoría de carácter vinculante, sobre el tema de educación ambiental y el desarrollo sostenible (véase figura 1).

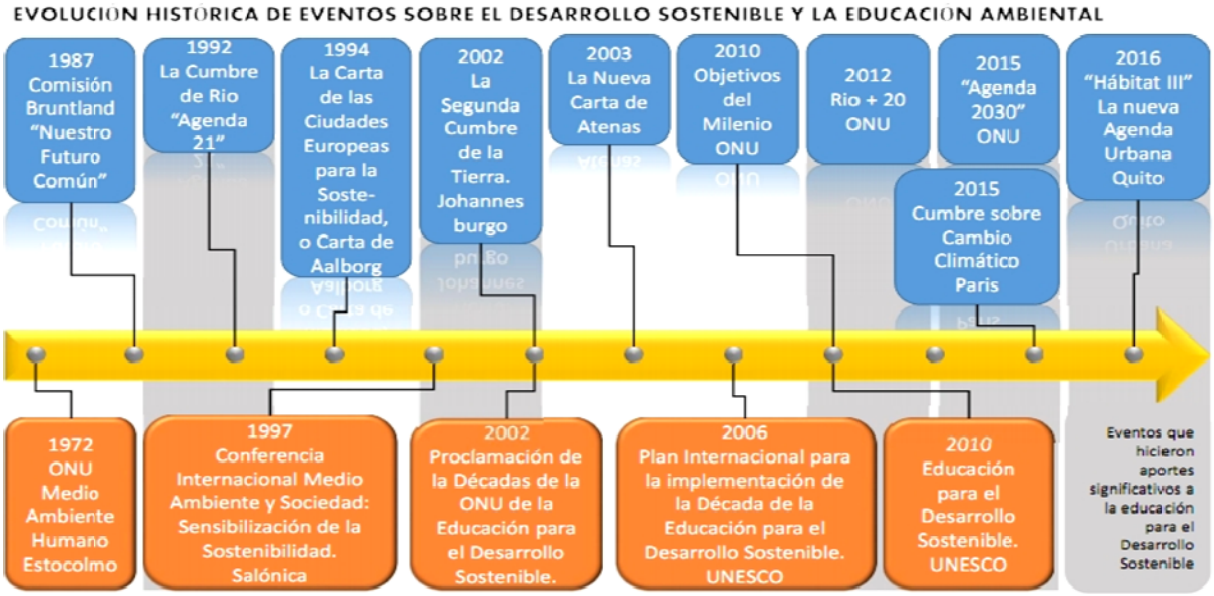


Figura 1: Evolución histórica de eventos sobre el desarrollo sostenible y la educación ambiental. Elaboración propia (2017), tomado de Cruz S. en Principios básicos de educación ambiental

La Agenda 21 (ONU, 1992), documento que define la instrumentación del concepto de desarrollo sostenible, también propuso a la educación como la clave para la sostenibilidad, al plasmar en el capítulo 36 la promoción de la educación, la conciencia pública y la capacitación, bajo la línea de acción asentada en la reorientación de la educación existente para abordar el desarrollo sostenible. Desde ese momento la educación para la sostenibilidad cobra un papel protagónico en los eventos posteriores.

El documento Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 (ONU, 2016) se enfoca, al igual que la Cumbre de Johannesburgo en 2002, en centrar la atención en la universalidad de la dignidad humana. La visión de futuro se enmarca en un mundo sin pobreza, sin hambre, sin enfermedades, sin privaciones, donde todas las formas de vida puedan prosperar, sin temor a la violencia, donde la alfabetización sea universal, equitativa y generalizada la *educación de calidad*, la atención sanitaria y la protección social.

El planteamiento del objetivo 11 se enfoca en lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Esto implica asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles; mejorar los barrios marginales; proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles; mejorar la seguridad vial; aumentar la urbanización inclusiva y sostenible; la capacidad para la planificación y la gestión participativa, integrada y sostenible de los asentamientos humanos; proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo; reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades; proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.

Proyecta aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adopten e implementen políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él, la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

Propone proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

Los desafíos y compromisos que se plantean están relacionados entre sí y requieren de soluciones integradas. La educación para la sostenibilidad está presente en cada objetivo y para abordarlos con eficacia es necesario adoptar un nuevo enfoque relacionado con los medios de implantación que asumieron los gobiernos, instituciones y demás participantes al suscribir dicho documento.

La Nueva Agenda Urbana: Hábitat III (ONU, 2016) intenta ser la guía para impulsar el desarrollo urbano en las ciudades. Identifica a la urbanización como la tendencia transformadora del siglo xxi. Plantea tres principios básicos: no dejar a alguna ciudad atrás (en su desarrollo), promover las economías urbanas sostenibles e inclusivas, y fomentar la sostenibilidad ambiental.

Asimismo, considera a la urbanización como el motor impulsor del crecimiento económico, social, cultural y la producción del medio ambiente de forma sostenida e inclusiva. Visualiza el desarrollo urbano sostenible como el proceso de participación de todos y todas desde el nivel global hasta el nivel local, coordinado e integrado al desarrollo sostenible, a partir del objetivo 11 expuesto en la Agenda 2030. El ideal común es la ciudad para todos, la igualdad de derechos y de oportunidades, el respeto a las libertades fundamentales: *el derecho a la ciudad*.

Las ciudades deben ser justas, seguras, sanas, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles para habitar en ellas como símbolo de prosperidad y con calidad de vida para todas y todos.

Es el momento de afrontar los desafíos y de aprovechar las oportunidades, basados en un crecimiento económico inclusivo y sostenible, fruto de la urbanización, en aras de una trasformación estructural que permita desarrollar una alta productividad, el fomento de actividades con valor añadido, la eficiencia en el uso de recursos y aprovechando las economías locales, entendiendo la función territorial de la ciudad como centros e impulsores del desarrollo urbano sostenible (ONU, Hábitat III, 2016). La única manera de lograr esto es a través de la educación.

1.2. **La clave para la sostenibilidad es la educación**

Intervenir el espacio urbano sobre la base de la sostenibilidad requiere de la capacitación en las profesiones, sobre todo en aquellas involucradas con el diseño y construcción de la edificación y de la ciudad. Ambas son elementos contaminadores y destructores del medio ambiente global y parte de la problemática de insostenibilidad del planeta.

La arquitectura responsable puede contribuir a mejorar las condiciones del medio ambiente natural y construido, al incorporar en su práctica criterios de sostenibilidad integrados al modelo educativo y así obtener doble ganancia: calidad de docencia educativa y fomentar una relación de respeto y responsabilidad con el medio ambiente.

> El desafío para la educación de la arquitectura sostenible es dotar a los arquitectos de herramientas y nociones para incorporar los principios de sostenibilidad en sus diseños y construcción, sin comprometer su utilidad o estilo, esto requerirá una reorientación fundamental de la enseñanza actual de la arquitectura para enfatizar la conservación de la energía y los recursos naturales en los edificios nuevos y existentes, que sea compatible con las necesidades de nuestro tiempo y las del medio ambiente (Galindo-Ortiz, 2015, p. 291).

Al revisar los aspectos ecológicos y de sostenibilidad a ser tomados en cuenta en el desarrollo de proyectos de arquitectura y urbanismo, se precisa desarrollar estrategias docentes que garanticen la calidad de la educación sobre los criterios de sostenibilidad urbana, aplicables a proyectos profesionales de las respectivas áreas. "… se requiere de un soporte de conocimientos actualmente deficiente, desorganizado y por ello casi inexistente" (López, 2008, p. 3). De allí la inquietud de elaborar un diagnóstico que permita verificar la existencia de estos contenidos y organizarlos en función de las competencias a desarrollar por los profesionales.

Es imperativo definir las competencias para ampliar en los arquitectos la capacidad de desarrollar proyectos urbanos y de arquitectura que garanticen construcciones sostenibles, en lo ambiental, lo social y lo económico, de responder con el diseño a las condiciones bioclimáticas, paisajísticas y topográficas de los entornos donde proyectan y definir la tecnología y los sistemas constructivos apropiados a las demandas del proyecto, del diseño y del contexto local.

Los principios de la formación sostenible del arquitecto que desarrolló el proyecto educate[5] 2009-2012, se enfocan en el diseño sostenible como prioridad en la formación de los profesionales desde el comienzo de sus estudios y a través de un desarrollo profesional continuo; el compromiso de la institución, de docentes y estudiantes con la prioridad en la educación para la sostenibilidad; los procesos de enseñanza y aprendizaje deben inspirar a los alumnos a tratar de manera rigurosa y creativa los desafíos de diseño; los docentes deben promover un enfoque sostenible del diseño; la docencia debe fomentar la conciencia crítica, la responsabilidad y reflexión de las interdependencias dentro del proceso de diseño.

En fin, la educación en arquitectura sostenible debe contar con el apoyo total de la institución, de los organismos de acreditación y normativos, con dotación de recursos humanos de tiempo y financieros adecuados para la capacitación y actualización permanente y la investigación continuada, con la finalidad de formar una base de conocimiento de diseño ambiental sostenible.

Es un cambio paradigmático y el mismo necesita una redefinición del papel que juega el arquitecto en relación con su trabajo, el medio ambiente y la calidad de vida que propicia su obra en la ciudad. En el artículo "La enseñanza de la sostenibilidad en las escuelas de Arquitectura españolas" de Castillo y Del Castillo (2010), proponen "… siete temáticas generales (…) que informan a la sostenibilidad (con visión amplia y generosa) desde las asignaturas de los planes de estudio de (12) universidades públicas españolas" (p. 36). La perspectiva integradora que requiere el estudio de la sostenibilidad propicia que estas temáticas se interrelacionen constantemente, "todo tiene que ver con todo" (Castillo y Del Castillo, 2010). Esto permite que una asignatura tenga relevancia en dos o más temáticas.

[5] Environmental Design in University Curricula and Architectural Training in Europe (EDUCATE). http://www.educate-sustainability.eu/educate-framework

Las temáticas presentadas son: *natural*, donde prevalece el medio ambiente y su relación con las actuaciones en él; *construido,* relacionado con la materialización de la obra de construcción, materiales y los ciclos de reutilización y reciclaje; *urbano,* como ecosistema, la ciudad, los espacios públicos, las escalas territorial, metropolitana y urbana; *económico,* sobre la teoría del valor social de una ciudad; *social,* relacionado con la calidad de vida como concepto social y cultural; *político,* relacionado con las legislaciones, estrategias y gestión; *tecnológico,* la técnica, la innovación en materiales, sistemas constructivos, técnicas de acondicionamiento ambiental en la arquitectura y el urbanismo.

Las mismas se han tomado como punto de partida para clasificar las asignaturas y su relación con la propuesta de educación en sostenibilidad urbana (véase figura 2). En la figura se puede observar cómo las temáticas de sostenibilidad están relacionadas con las variables que conforman el sistema urbano y se soportan sobre las cuatro dimensiones de la sostenibilidad: la social, la iconológica, la económica y la institucional. Se aporta en la figura una descripción más precisa de los temas, pero sin embargo, se espera en la investigación futura profundizar en los contenidos de los mismos.

Figura 2: Temas para el estudio de la sostenibilidad urbana. Elaboración propia (2017)

La reflexión sobre el tema de la educación del arquitecto para el desarrollo sostenible, la cual según Reyes (2013) consiste "… en desarrollar el conocimiento, las habilidades, las perspectivas y los valores que contribuyan al empoderamiento de los Arquitectos para que asuman su responsabilidad y por medio del ejercicio de la profesión contribuyan a crear un futuro sostenible" (p. 23); enseña que la educación está vinculada con la ética profesional y los valores de la vida, al tiempo que permite la participación como miembro activo y útil de la sociedad.

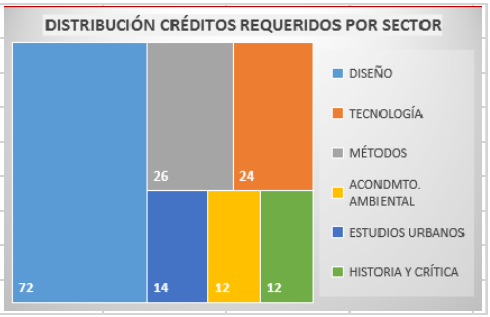
1.3. **La FAU y su Plan de Estudios**

El Plan de Estudios de la EAUCRV data del año 1995 y se concibe como un plan flexible e independiente, con una organización temática y constructivista. La estructura del plan es rígida, al tiempo que permite reestructurar y actualizar contenidos por áreas de conocimientos, siempre dentro de esta estructura.

La formación del profesional de la arquitectura es el centro del proceso docente, fundamentado en suministrar conocimientos absolutamente indispensables distribuidos en las distintas áreas de conocimiento: Diseño, Métodos, Tecnología, Acondicionamiento Ambiental, Estudios Urbanos, Historia y Crítica, sumando un total de 170 unidades crediticias distribuidas en asignaturas obligatorias, electivas y optativas (véanse cuadro y gráfico 1).

Tabla 1: DISTRIBUCIÓN CRÉDITOS REQUERIDOS POR AREA DE CONOCIMIENTO

SECTOR	OBLIGATORIAS	ELECTIVAS	OPTATIVAS	SUB-TOTAL
DISEÑO	70	2		72
TECNOLOGÍA	18	6		24
MÉTODOS	16	10		26
ACONDMTO. AMBIENTAL	6	6		12
ESTUDIOS URBANOS	8	6		14
HISTORIA Y CRÍTICA	10	2		12
TOTAL CRÉDITOS	128	32	10	**170**

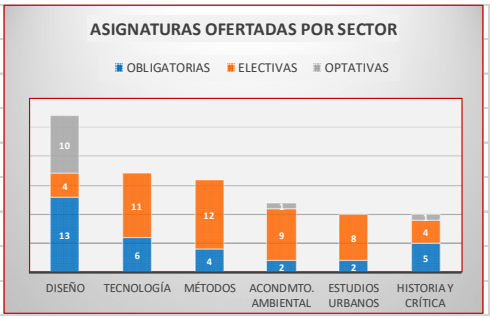


Cuadro y Gráfico 1: Distribución de créditos requeridos por área de conocimiento (Elaboración propia).

Los créditos electivos son vistos como el elemento de flexibilidad del plan, ya que a través de las asignaturas ofertadas se adapta a los cambios de la realidad social, a los procesos tecnológicos y al pensamiento arquitectónico (véanse cuadro y gráfico 2). En el cuadro se puede apreciar el considerable número de asignaturas ofertadas dentro de la categoría de electivas en cada área de conocimiento.

Tabla 2: ASIGNATURAS OFERTADAS POR AREA DE CONOCIMIENTO

SECTOR	OBLIGATORIAS	ELECTIVAS	OPTATIVAS	SUB-TOTAL
DISEÑO	13	4	10	27
TECNOLOGÍA	6	11	---	17
MÉTODOS	4	12	---	16
ACONDMTO. AMBIENTAL	2	9	1	12
ESTUDIOS URBANOS	2	8	---	10
HISTORIA Y CRÍTICA	5	4	1	10
TOTAL MATERIAS	**32**	**48**	**12**	**92**



Cuadro y Gráfico 2: Asignaturas ofertadas por área de conocimiento. (Elaboración propia)

La estructura propuesta por el Plan de Estudios considera al proceso de diseño arquitectónico como fundamento de la especificidad disciplinaria, que aunado al componente teórico forman el contenido medular de la formación del arquitecto. El aspecto tecnológico y constructivo es creado en función de la realización del proyecto arquitectónico, con la premisa de garantizar una formación conceptual sólida. Las áreas de conocimiento restantes enfatizan los aspectos de las distintas disciplinas que conllevan la formación integral del arquitecto (Plan de Estudios FAU-UCV, 1994).

En el año 2005 se inició el proceso de evaluación del Plan de Estudios para la acreditación Acusur. El documento de autoevaluación posterior denominado “Síntesis de la autoevaluación” (FAU-UCV, 2009), considera como parte de los aspectos positivos y de importancia reflejados la flexibilidad del Plan de Estudios y dentro de los aspectos desfavorables hacen referencia a la inexistencia de mecanismos de evaluación de la gestión, del desempeño de las autoridades, directivos y funcionarios, de forma integral, objetiva y periódica. La cultura de evaluación integral y continua del proyecto académico es inexistente, así como tampoco se cuenta con una metodología que facilite la revisión y actualización periódica del Plan de Estudios.

La flexibilidad se entiende como la capacidad de adaptación, transformación y modificación dentro del proceso de planificación curricular, por medio de la incorporación de créditos electivos y optativos. La oferta incorpora asignaturas electivas de diversa índole y de una gama muy amplia, que carecen de orientación hacia los estudiantes, que pueden terminar eligiendo las electivas y optativas, según les convenga por el horario y no por una clara tendencia hacia la profundización de algún tema específico de su capacitación.

En la estructura del Plan de Estudios se puede observar claramente la dimensión tiempo o marco temporal o secuencia, diseñada en semestres, agrupada en tres ciclos y la dimensión temática referida a las áreas de conocimiento que conforman la carrera. Se evidencia una relación en términos de secuencia y articulación vertical y horizontal en cada ciclo (véase figura 3).

Figura 3: Plan de Estudios 2017 de la FAU-UCV. www.fau.ucv.ve

El área de Diseño tiene carácter de eje en la formación académica, bajo una modalidad integradora y globalizadora del proceso de enseñanza-aprendizaje. El primer ciclo (primero, segundo y tercer semestres) corresponde al área introductoria o componentes de formación básica; se imparten principalmente asignaturas obligatorias de las áreas de conocimiento: Diseño, Métodos, Tecnología e Historia y Crítica. El segundo ciclo (cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo semestres) corresponde al área básica o componente de formación

docente, a partir del cual se incorporan las asignaturas electivas y de las áreas de conocimiento Acondicionamiento Ambiental y Estudios Urbanos. El tercer ciclo corresponde al área especializada o componente de formación especializada (noveno y décimo semestres), donde el estudiante decide con qué electivas complementa su instrucción.

Para el diagnóstico se elaboró una selección preliminar de asignaturas ofertadas en los años 2015, 2016 y 2017, bajo los siguientes parámetros a relacionar: el área de conocimiento, el nombre de la asignatura, el propósito plasmado en el programa de la misma (en su mayoría los publicados en la Web no están actualizados).

OFERTA DOCENTE FAU-UCV 2015-2016-2017												
TEMA SOSTENIB							SECTOR	COD	TIPO	ASIGNATURAS RELACIONADAS CON TEMATICA DE SOSTENIBILIDAD	CRÉDS	IMPARTIDA A PARTIR DE SEMESTRE
NATURAL 1	CONST 2	URBANO 3	ECONOMIC 4	SOCIAL 5	POLITICO 6	TECNOL 7	D = DISEÑO T = TECNOLOGÍA M = MÉTODOS A = ACONDMTO. AMBIENTAL U = ESTUDIOS URBANOS H = HISTORIA Y CRÍTICA		OB = OBLIGATORIA EL = ELECTIVA OP = OPTATIVA			
					■		M	1376	EL	HABILIDAD DEL PENSAMIENTO CREATIVO 2000	2	4°
					■		M	1349	EL	RESOLUCION DE PROBLEMAS Y TOMA DE DECISIONES	2	4°
					■		M	1379	EL	APROXIMACION A LA INVESTIGACION EN ARQUITECTURA	2	4°
	■					■	T	2062	OB	MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	3	2°
	■						T	2065	OB	CONSTRUCCION 98	3	5°
	■					■	T	2253	EL	PRÁCTICA PROFESIONAL DE LA ARQUITECTURA	3	7°
	■	■				■	T	2119	EL	PROYECTO Y CONSTRUCCION DE URBANISMOS: NDU	3	7°
	■					■	T	2103	EL	INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO EN ARQUITECTURA	3	7°
	■					■	T	2189	EL	EJERCICIO DE LA PROFESION	3	7°
	■					■	T	2322	EL	SEMINARIO DE TECNOLOGÍA SOBRE MATERIALES DE CONSTRUCCIC	3	5°
		■		■			U	3005	OB	ESTUDIOS URBANOS I	4	5°
		■		■			U	3006	OB	ESTUDIOS URBANOS II	4	6°
		■		■			U	3352	EL	HABILITACIÓN FÍSICA DE BARRIOS URBANOS	3	7°
			■				U	3298	EL	ECONOMÍA POLÍTICA APLICADA AL ANÁLISIS URBANO	3	7°
		■		■			U	3504	EL	ASENTAMIENTOS URBANOS INFORMALES	3	7°
		■		■			U	3296	EL	INTRODUCCIÓN A LA TEORÍA DEL DISEÑO URBANO	3	7°
		■		■			U	3827	EL	ANÁLISIS Y ESTRATEGIAS PARA PROYECTOS DE DISEÑO URBANO	3	7°
		■			■		U	3269	EL	DISEÑO DE INSTRUMENTOS DE CONTROL URBANO	3	7°
		■	■	■	■		U	3316	EL	ESTRATEGIAS PARA INTERVENCIONES URBANAS SOSTENIBLES	3	7°
			■				U	3348	EL	INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL MERCADO INMOBILIARIO	3	7°
■				■			A	4042	OB	ASENTAMIENTOS HUMANOS	3	4°
■							A	4041	OB	AMBIENTE Y EDIFICACIÓN 97	3	5°
■							A	4119	EL	VEGETACIÓN Y DISEÑO 86	3	6°
■							A	4125	EL	CLIMA Y DISEÑO I 82	3	6°
■						■	A	4502	EL	ARQUITECTURA BIOCLIMÁTICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA	3	6°
■							A	4123	EL	AMENAZAS AMBIENTALES Y VULNERABILIDAD URBANA	3	6°
■						■	A	4113	EL	METABOLISMO URBANO Y HUELLA ECOLÓGICA	3	6°
■					■		A	4241	EL	ECODISEÑO Y GESTIÓN AMBIENTAL EN EDIFICACIONES	3	6°
					■		A	4811	OP	SEMINARIO SISTEMAS DE EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE SOSTE	3	6°
		■	■	■	■		A	4805	OP	DESARROLLO SUSTENTABLE Y CIUDAD CONSTRUIDA	3	6°
	■						D	5059	OB	JAVIER CARICATO. AUTOBIOGRAFIA PROYECTUAL + ARQ SOSTENIBI	6	9°
	■						D	5060	OB	JAVIER CARICATO. AUTOBIOGRAFIA PROYECTUAL + ARQ SOSTENIBI	6	10°
	■	■					D	5055	OB	JUAN CARLOS PARILLI. Estudios urbanos y arquitectura	6	5°
	■	■					D	5056	OB	JUAN CARLOS PARILLI. Estudios urbanos y arquitectura	6	6°
					■		D	5865	EL	LA ARQUITECTURA COMO OFICIO	2	4°
					■		D	5866	EL	DE DISEÑO Y ARQUITECTURA	2	4°
	■						H	6853	EL	AMERICA LATINA: ARQUITECTURA EN EL SIGLOXX	2	7°
	■						H	6288	EL	MATERIALES DE ARQUITECTURA MODERNA EN VENEZUELA	2	7°

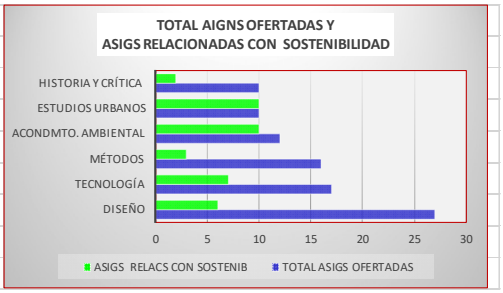
Cuadro 3: Oferta docente: asignaturas ofertadas por área de conocimiento y temas de sostenibilidad. (Elaboración propia)

Cada asignatura se clasificó dentro de los siete temas de la educación en sostenibilidad, con la finalidad de realizar un diagnóstico preliminar sobre el estado del arte del tema desarrollo sostenible y sostenibilidad urbana en el Plan de Estudios (véase cuadro 3). Tomando en cuenta que la libertad y autonomía de cátedra permiten enfoques distintos dentro de una misma asignatura, los resultados serán variables según el período académico evaluado.

La selección y clasificación de asignaturas según los temas de sostenibilidad en el diagnóstico, muestra un acercamiento importante en las áreas de conocimiento de Acondicionamiento Ambiental (A), con 10 asignaturas entre obligatorias y electivas, de las cuales destacan: Ecodiseño y Gestión Ambiental en Edificaciones, Metabolismo Urbano y Huella Ecológica, Arquitectura Bioclimática y Eficiencia Energética; Estudios Urbanos (U) con 10 asignaturas, resaltando entre ellas: Estrategias para Intervenciones Urbanas Sostenibles, Análisis y Estrategias para Proyectos de Diseño Urbano; Tecnología (T) con 7 asignaturas como: Materiales de Construcción, Práctica Profesional de la Arquitectura, entre otras (véanse cuadro y gráfico 4).

Tabla 4: ASIGNATURAS OFERTADAS POR AREA DE CONOCIMIENTO Y REALCIONADAS CON SOSTENIBILIDAD

SECTOR	TOTAL ASIGS OFERTADAS	ASIGS RELACS CON SOSTENIB
DISEÑO	27	6
TECNOLOGÍA	17	7
MÉTODOS	16	3
ACONDMTO. AMBIENTAL	12	10
ESTUDIOS URBANOS	10	10
HISTORIA Y CRÍTICA	10	2
TOTAL MATERIAS	92	38

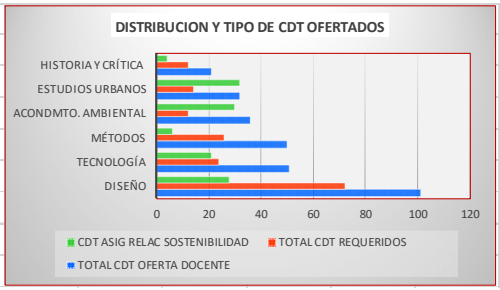


Cuadro y Gráfico 4: Asignaturas ofertadas por área de conocimiento relacionadas con sostenibilidad. (Elaboración propia)

Se puede observar que existe una inclinación hacia la reflexión sobre la importancia del estudio del desarrollo sostenible, en las áreas de Acondicionamiento Ambiental, Estudios Urbanos y Tecnología, basado en los créditos requeridos y ofertados (véanse cuadro y gráfico 5).

Tabla 5: DISTRIBUCIÓN Y TIPO DE CRÉDITOS OFERTADOS POR AREA DE CONOCIMIENTO

SECTOR	TOTAL CDT REQUERIDOS	TOTAL CDT OFERTA DOCENTE	CDT ASIG RELAC SOSTENIBILIDAD
DISEÑO	72	101	28
TECNOLOGÍA	24	51	21
MÉTODOS	26	50	6
ACONDMTO. AMBIENTAL	12	36	30
ESTUDIOS URBANOS	14	32	32
HISTORIA Y CRÍTICA	12	21	4
TOTAL CRÉDITOS	160	291	121



Cuadro y Gráfico 5: Distribución y tipo de créditos ofertadas por área de conocimiento y relacionadas con sostenibilidad. (Elaboración propia)

Esto indica que la oferta académica se encuentra en un nivel de adecuación importante con referencia a los temas definidos para la educación en sostenibilidad urbana del arquitecto, lo cual requiere propiciar la actualización continua de los docentes involucrados por medio de la capacitación, la estimulación de la investigación y el fomento de la extensión.

Se observa que esta oferta se concentra en asignaturas electivas que son ofrecidas a partir del sexto semestre, siendo en el séptimo semestre que la oferta supera a las veintiocho asignaturas, quedando disponibles para octavo, noveno y décimo semestre. ¿Qué pasa con el planteamiento de integrar los conocimientos teóricos con la práctica en diseño?

Un aspecto a tomar en cuenta es que el estudiante debe escoger un número limitado de dos electivas por área de conocimiento, más dos electivas de su preferencia. Solo cuenta con cuatro semestres para integrar conocimientos y desarrollar capacidades que se deben poder demostrar en el tercer ciclo del Plan de Estudios (véase gráfico 6).

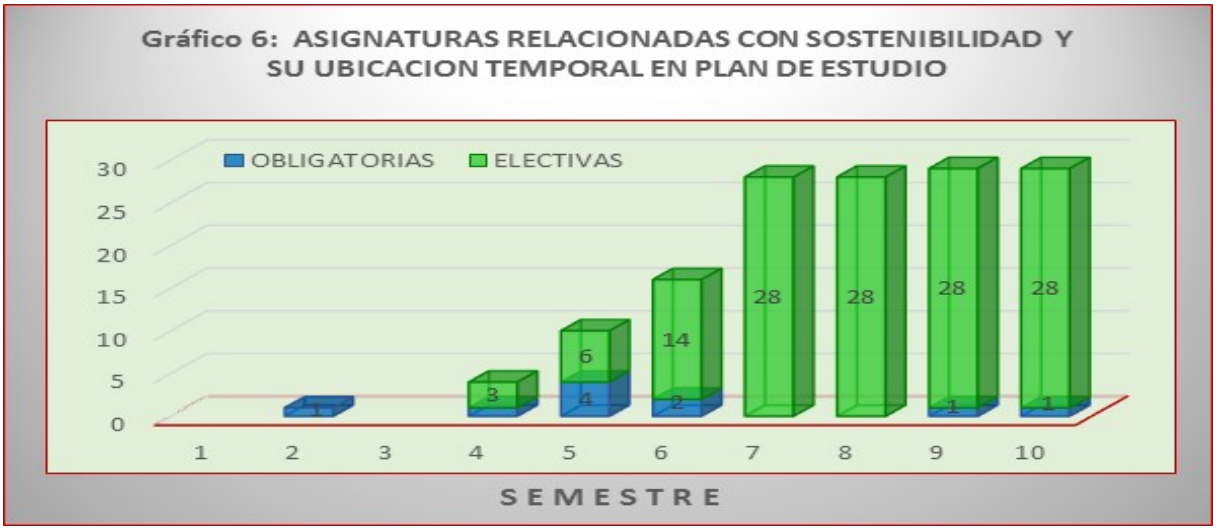


Gráfico 6: Asignaturas relacionadas con sostenibilidad y su ubicación temporal en el Plan de Estudios. (Elaboración propia)

CONCLUSIONES

La formación académica en sostenibilidad para arquitectos exige estar orientada a la capacitación en competencias del profesional, que le permita actuar conforme a los conocimientos adquiridos, con sentimientos positivos, motivación, creatividad, ética, actitud, aptitud, valores e intuición, dentro de los lineamientos de sostenibilidad, a fin de que pueda ofrecer a la humanidad soluciones acertadas, concertadas e integrales, que permitan sostener la actividad humana en el planeta con calidad de vida.

La reflexión planteada sobre los datos obtenidos en el diagnóstico realizado al Plan de Estudios de la EAUCRV-FAU, apunta a la necesidad de profundizar en el relacionamiento e integración de contenidos de sostenibilidad urbana dentro de la estructuración del conocimiento deseado en la formación del arquitecto.

El 41% de las asignaturas ofertadas ya trabajan los temas de sostenibilidad urbana; el 36% de estas asignaturas son obligatorias y el 64% son electivas que se encuentran en los últimos cuatro semestres de la carrera. ¿Cómo se puede lograr entonces la validación e integración de los conocimientos sobre sostenibilidad, si la relación entre teoría y práctica en diseño queda relegada al final de la carrera?

La formación del arquitecto a través de la educación para la sostenibilidad urbana, podría permitir delinear en el futuro próximo la viabilidad de la subsistencia de la sociedad y sus ciudades.

Una educación para la sostenibilidad demanda la práctica de un comportamiento ético con la naturaleza, los recursos, con la humanidad y sus valores, con el planeta. De allí la enorme dimensión de la responsabilidad de la academia en la formación adecuada, actualizada y oportuna del futuro profesional que ha de enfrentar los retos impostergables del desarrollo sostenible.

REFERENCIAS

Andrade, O. y Benítez, O. (2009). La arquitectura sostenible en la formación del arquitec*to.* Tesis de Grado para obtener el título de Arquitecto. Universidad de El Salvador. San Salvador. Recuperado el 05 de enero de 2017, de: http://ri.ues.edu.sv/2359/1/La_arquitectura_sostenible_en_la_formacion_del_arquitecto..pdf

Cárdenas, L. (1998. Definición de un marco teórico para comprender el concepto del desarrollo sustentable. *Boletín del Instituto de la Vivienda INVI,* nº 33, mayo. Facultad Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago.

Castillo, C; Del Castillo, M. (2010). La enzeñanza de la sostenibilidad en las escuelas de Arquitectura españolas.. *Educación y Sostenibilidad* (pp. 33-48). Cuaderno de Investigación Urbanística n° 69. La Serena. Recuperado el 12 de enero de 2016, de: https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3875478.pdf

CIAM / Le Corbusier, José Luis Sert (1933-1942). Carta de Atenas. Recuperado el 26 de mayo 2005. http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm

Collell, M. (2007). La sostenibilidad urbana como estrategia para proyectos urbanos sostenibles. Caso de estudio: el rio Guaire, un hilo de plata para tejer a Caracas. Tesis de Maestria en Diseño Urbano, Mención Diseño, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

EDUCATE. (2012). Educación en arquitectura sostenible. Europa. Educate. Recuperado el 20 de febrero de 2016. http://www.educate-sustainability.eu/

FAU-UCV (2009). Informe de autoevaluación de la carrera de Arquitectura, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva. Archivo digital obtenido en la Dirección de la Escuela de Arquitectura en 2017.

Galindo-Ortiz, J. (2015). Integración de la sostenibilidad a la enseñanza de la Arquitectura para mitigar el cambio climático, ejemplo: aplicación de techos verdes en la colonia La Paz, Puebla. Recuperado el 12 de enero de 2017, de: www.ecorfan.org: http://www.ecorfan.org/actas/educacion_ambiental_II/ACTA-Educacion-Ambiental-desde-la-Innovacion-Tomo-2-289-299.pdf

López, M. (2008). Formación para la sostenibilidad en arquitectura y urbanismo. España: CONAMA. Recuperado el 25 de febrero de 2017, de: http://www.conama.org/web/index.php

ONU. (1992). General Assembly Report of The United Nations Conference on Environment And Development A/CONF.151/26 (Vol.I) 1992. Recuperado el 15 de febrero de 2004 de http://www.un.org

ONU. (2015) ¿Cuál es la relación entre cambio climático y el desarrollo sostenible? Recuperado el 08 de agosto del 2016, de: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/

ONU. (2016). Agenda 2030. Washington: ONU. Recuperado el 08 de agosto de 2016, de: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/

ONU. (2016). Hábitat III. Quito: ONU. Recuperado el 08 de agosto de 2016, de: https://observatoriohabitat3.org/2016/09/23/documento-oficial-de-la-nueva-agenda-urbana/

Reyes, E. (2013). Educación del arquitecto para el desarrollo sostenible. Tesis de Maestria en Arquitectura, Energías y Medio Ambiente. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona. Obtenido de: https://mastersuniversitaris.upc.edu/aem/informacion-academica/2022-tesinas-finales-de-master/2012-13/TESINAReyesAnah.pdf

Vargas, A. (s.f.). Sostenibilidad *vs.* sustenitabilidad. Instituto de Ecologia UNAM. Recuperado el 12 de febrero de 2015, de: http://web.ecologia.unam.mx/index.php/component/content/article?id=90

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-11

LA IMAGEN DE LA CIUDAD: PERCEPCIÓN Y DEVANEO. BACHELARD Y LAS PROVOCACIONES DE LA IMAGINACIÓN

Erika Alezard
Coordenação do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade Independente do Nordeste (FAINOR), Vitória da Conquista, Brasil.
erika@fainor.com.br

RESUMEN

¿Cómo percibimos o tenemos acceso a una ciudad? En la ciudad vemos imágenes que documentan una historia y un tiempo, además de contener su memoria. Es un discurso, un libro de piedras en constante reconstrucción, que va formando imágenes a lo largo del tiempo. Si todo es imagen, la ciudad puede ser comparada con un escenario que es visto, tanto con los ojos de la razón como con los de la imaginación en una superposición de: imágenes generales y singulares, objetivas y subjetivas, percibidas e imaginadas. El ensayo a seguir es un estudio crítico de la imagen, a partir de una mirada que contempla también al devaneo y la imaginación. Para entender qué es imagen y cómo será abordada, el estudio se fundamenta en la concepción *bachelardiana* de imagen, que considera a la imagen como una realidad en sí misma y no como una simple representación o copia de objetos de la realidad. La imagen no es vista como el "doble" del objeto ya percibido, sino como un acontecimiento objetivo: nada más que imagen. También es considerada como un desafío que provoca a la imaginación, creando nuevas imágenes. Por eso es utilizada la fenomenología de la imaginación como metodología de trabajo. Esta lectura de la imagen de la ciudad, a través del devaneo y la imaginación, nos lleva a la búsqueda de una mirada poética. La ciudad, además de ser el espacio físico, con sus problemas urbanos, es también una existencia humana habitada por las obsesiones y devaneos de sus moradores. Así, el objetivo es demostrar que por detrás del concreto real de una ciudad existen otras imágenes –imágenes soñadas– que surgen de las provocaciones de la imagen objetiva y general, así como de nuestros devaneos, y que ambas imágenes, percibidas e imaginadas, dan forma e individualizan una ciudad.

Palabras clave: imagen, percepción, devaneo, ciudad, Bachelard.

INTRODUCCIÓN

Partiendo de la suposición de que percibimos o tenemos acceso a una ciudad a través de sus imágenes, se va a definir, antes de tratar directamente el tema de la imagen urbana, qué se entiende por imagen y cómo se pretende abordarla.

“Pensaba deber estudiar las imágenes como tenía el hábito de estudiar las ideas científicas, tan objetivamente como posible. No percibía lo paradojal que era estudiar ‘objetivamente’ los impulsos de la imaginación que colocan lo inesperado hasta dentro del lenguaje” (Bachelard, 1990 [1988], p. 25)[1]. Para Bachelard, las imágenes provocan la imaginación, ellas son acontecimientos objetivos. La imagen debe ser aprendida en ella propiamente, en lo que es irreductible a cualquier otra instancia o a cualquier otro discurso: nada más que imagen, un lenguaje que se resume a ella misma, y es a través de ella que podemos estudiar a la imaginación.

La idea de imaginación como comunicación con el alma del mundo parte de la magia renacentista, de origen neoplatónica, que después será retomada por el Romanticismo, movimiento del cual Bachelard es un seguidor. Con él, la noción de imaginación asume una nueva faceta, concepción que se encuentra resumida en la introducción de su libro *A agua e os sonhos* (1989 [1942], pp. 1-20). Viendo a la imaginación no como una simple facultad de representación o copia de objetos, Bachelard se rebela contra la tradición que no la valoriza y que no le da importancia a la naturaleza de la verdadera imagen.

Para Bachelard, la imagen es un desafío, una provocación, un convite que va más allá de la simple apariencia captada por la visión. Por eso adiciona un nuevo elemento para entenderla: la imaginación. Reconociendo la diferencia entre imaginación reproductora e imaginación creadora, distingue de manera innovadora la imaginación formal y la imaginación material (Bachelard, 1986 [1970], p. V-XXXI). Aunque consciente de que no hay posibilidad de una completa separación entre estas, advierte en distinguir entre "una imaginación que da vida a la causa formal y una imaginación que da vida a la causa material” (Bachelard, 1989 [I942], p. 1). Esta diferenciación entre imaginación formal e imaginación material surge como consecuencia de la crítica hecha por Bachelard a la concepción del “mirar” de la tradición científico-filosófica de Occidente, que privilegia la causa formal sobre la causa material.

La imaginación formal es aquella imaginación fundamentada en la visión dirigida, principalmente, al formalismo y la abstracción, considerando el conocimiento como legítimo cuando este es, de cierta manera, una extensión de la óptica. Según Bachelard, esa imaginación encamina a la representación geométrica y la contemplación pasiva, considerando al mundo como espectáculo, como teatro, donde el ser humano actúa como un simple observador.

La imaginación material, al contrario, proviene del contacto del "cuerpo operante" con el "cuerpo del mundo", formado este último por la combinación de los elementos de Empédocles, los cuatro elementos materiales que fueron la base tanto de la filosofía como de las ciencias antiguas y, después, de la alquimia: agua, aire, tierra y fuego. Es justamente de esas fuentes primarias que surge la tipología cuaternaria de la imaginación, en la que las imágenes del mundo son provocaciones que solicitan del ser humano una intervención activa y modificadora. En este caso, la imaginación no es simplemente como ya se señaló, la facultad de copiar o imitar imágenes de la realidad; es, según las palabras de Bachelard, “la facultad de formar imágenes que superan la realidad, que cantan la realidad” (p. 18).

[1] Las versiones de las citaciones son mías.

La imaginación material no es, por lo tanto, solamente contemplativa, no satisfaciéndose con el distanciamiento de la visión. Ella se enfrenta cuerpo a cuerpo con la materialidad del mundo y sus elementos –el aire, el fuego, la tierra y el agua–, elementos arquetípicos del inconsciente. Son ellos los que van a estructurar la imagen, constituyendo cuatro tipos de provocaciones, cuatro arquetipos que, localizados en el inconsciente humano, son capaces de formar todas las imágenes. Aunque favorezca a uno de ellos, la imaginación material los combina, creando así una imagen particular: aquello que se presenta al ojo como algo que puede ser abstraído, geometrizado, racionalizado, se presenta a la imaginación como una provocación a la acción transformadora. “La imaginación creadora tiene funciones completamente diversas de la imaginación reproductora. A ella le pertenece esa función de lo irreal que es psíquicamente tan útil como la función de lo real” (Bachelard, 1991 [1948], p. 3).

Sin embargo, es imposible separar esas dos fuerzas imaginantes, pues se debe “intentar encontrar por detrás de las imágenes que se muestran, las imágenes que se ocultan, ir a la propia raíz de la forma imaginante” (Bachelard, 1989 [1942], p. 2). Las imágenes necesitan de forma y deben estar adaptadas a la materia. Por eso, una doctrina filosófica de la imaginación debe llevar en cuenta las relaciones entre causalidad material y causalidad formal, ya que las imágenes poseen una materia, haciendo con que la imaginación participe de la vida de las formas y de las materias al mismo tiempo. No obstante, la imaginación material es la que domina sobre la imaginación formal porque las imágenes de la materia superan a las de la forma.

Bachelard, cuando se manifiesta contra la imaginación formal y defiende la imaginación material, critica la ocularidad de Freud y Sartre, pues en ambos existe la tendencia a atribuir a la imagen un significado racional. Freud la considera como un símbolo que esconde sentidos, que representa alguna cosa oculta o que tiene significados que deben ser traducidos para otros lenguajes. Para Sartre, la imagen es el doble de la cosa percibida, la copia o representación de objetos vistos anteriormente, que se transforma en concepto para explicitar la verdadera noción de la imagen. Ellos consideran a la imagen como si fuera un desdoblamiento de la observación pura, limitada a la imaginación formal: Freud y la fabulación onírica y el Sartre nostálgico con la imposibilidad de dominar al mundo con la mirada.

A pesar de que el psicoanálisis haya tenido fuerte influencia, principalmente en lo que se refiere al abordaje metodológico de su trabajo, Bachelard no deja de reconocer su rigidez e insuficiencia en lo que se refiere al estudio de las imágenes. En el caso del psicoanálisis freudiano, según Bachelard, es posible observar la tendencia a interpretar, a intelectualizar, a traducir las imágenes, tratándolas como símbolo. El símbolo psicoanalítico es un concepto, una abstracción sexual, que tiene para el psicoanalista un valor de significado psicológico. Al contrario, según Bachelard, la imagen presenta una función activa, porque ella "vive de una necesidad positiva de imaginar" (Bachelard, 1991 [1948], p. 62). El psicoanálisis, contentándose en definir las imágenes por su simbolismo, olvida todo un dominio de investigación: el propio dominio de la imaginación. "Bajo la imagen el psicoanálisis busca la realidad, olvida la investigación inversa: sobre la realidad busca la positividad de la imagen" (p. 17). Para el psicoanalista, la imagen siempre oculta algo, por eso la imaginación pasa a un segundo plano. Visto de esa manera, el mundo es solamente un espectáculo para la visión. Sin embargo, la imagen es siempre más singular que la causa que le podemos conceder.

Por otro lado, Sartre, al tratar el problema de la imaginación, cae en el mismo encaminamiento de la línea tradicional que privilegia lo visual y lo formal, aunque la critique. El análisis que él hace parte de la visión, por consiguiente, es un análisis ocularista e intelectualista. Al rehacer el itinerario de las diferentes concepciones de imagen a lo largo de la historia, Sartre ignora el Romanticismo alemán, esa corriente que le dio gran importancia a

la fuerza de la imaginación y de la cual Bachelard es un seguidor, llegando hasta la fenomenología de Husserl, que es la "suprema exaltación de la mirada". Para Sartre. la "imagen es un acto y no una cosa. La imagen es consciencia de una cosa" (1978 [1936], p.107).

En ese lenguaje intelectualista, representado por Freud y Sartre, la imagen es un simulacro; su vida, su significado están fuera de ella, algo que debe ser encontrado a través de un trabajo de traducción. Tanto para la filosofía realista como para la mayoría de los psicoanalistas, los procesos de la imaginación son determinados a través de la percepción: las cosas son vistas primero y después las imaginamos. Según Bachelard, ese tipo de imaginación nunca supera los límites de la representatividad. Para él la imagen no es el objeto ni su representación porque ella posee realidad propia: no quiere ser otra cosa a no ser ella misma. La imaginación material opera en la imagen, afrontando su materialidad, transformándola, trabajando y puliendo su sentido, al mismo tiempo que alimenta nuestros devaneos.

Podemos comparar la imaginación material con la mano que trabaja la masa, la mano que modela la materia. La imaginación está siempre actuando: ella no se satisface con la obra concluida por estar sumergida en sueños interminables. Para ella, la materia nunca estará completamente trabajada y, cuando consigue que la imagen hable, traduce lo real a un lenguaje legible. Es esa voluntad de trabajar la resistencia de los elementos, a través de la imaginación, lo que hace que la contemplación deje de ser pasiva, logrando que lo imaginado pueda también ser vivido.

DEVANEO Y FENOMENOLOGÍA DE LA IMAGINACIÓN

Para comprender las imágenes lo más objetivamente posible, Bachelard utiliza, en un primer momento de su trabajo, el psicoanálisis y la idea de inconsciente colectivo para poder interpretarlas. Él considera los cuatro elementos materiales como elementos arquetípicos que viven en el inconsciente, y que las imágenes se forman a partir de ellos. O sea, estos elementos, confrontados con las experiencias cotidianas y de sueños, proporcionan material para producir imágenes.

Sin embargo, en un segundo momento de su obra, Bachelard percibe que es imposible llegar a una descripción objetiva de las imágenes y deja de lado la interpretación psicoanalítica de los elementos. La preocupación ahora es la de comprender la subjetividad de la imagen porque se da cuenta de la insuficiencia de considerarla sin la interpretación personal. Por eso adopta el devaneo como instrumento de conocimiento y la fenomenología de la imaginación como el método que va a rescatar la subjetividad de las imágenes.

El devaneo, relacionado comúnmente con el sueño o fantasía, tiene otro significado en la concepción de Bachelard: es una actividad de voluntad que permite al hombre imaginar y romper con lo concreto real, instaurando otra realidad. Es a través del devaneo que la imaginación se manifiesta como una actividad creadora, una forma de "soñar conscientemente" para que, así, el hombre participe y habite el sueño, llegando a la profundidad de las cosas, creando nuevas imágenes. “El devaneo es considerado como una actividad onírica en la cual la consciencia está presente, de ahí, en el devaneo, la posibilidad de formarse un cogito" (Barbosa, 1993, p. 40).

En el devaneo, el soñador se deja llevar por la imagen observada, consiguiendo que surjan otras, mezclando imágenes reales con imágenes soñadas. Crea otro mundo, aquel que se oculta detrás de las apariencias, haciendo que el camino entre sujeto que imagina e imagen imaginada sea más corto. El devaneo permite que las formas que se perciben sean

"rellenadas con materia onírica", donde él sería “un poco de la materia nocturna olvidada en la claridad del día" (Dagognet, 1986 [1965], p. 76).

Bachelard denomina como fenomenología de la imaginación el método capaz de captar la imagen, siempre que aparezca, como actual, en todas sus apariciones. Este método, que impulsa a la imaginación creadora, tiene como objetivo colocar en el presente la toma de conciencia de la imagen y reexaminar imágenes en el devaneo con otra mirada. Él va a estudiar la imagen cuando "emerge en la consciencia como un producto directo del corazón, del alma, del ser del hombre tomado en su actualidad" (Bachelard, 1989 [1957], p. 2). Con la mirada atenta, ciertos rasgos característicos resaltan en la imagen. Cada vez que estemos frente a ella será posible detectar otras sutilezas y particularidades, pero comenzando de cero, como si fuera la primera vez que la percibimos. El objeto, siendo siempre el mismo, es visto de formas diferentes.

Por lo tanto, la condición principal de la fenomenología de la imaginación es la de darle la espalda al pasado y estar frente a la novedad. La finalidad es colocar en el presente el presente de las imágenes, vivirlas como actualidad, para que cada vez que ellas aparezcan sean acontecimientos nuevos, en que lo familiar se transforme en extraño. De esa manera se establece una relación directa entre el sujeto y la imagen, en la que la imagen siempre va a presentarse como algo sorprendente, o sea, siempre que estemos delante de una imagen nuestra relación con ella va a cambiar, porque ella va a ser "diferente". A partir del detalle predominante, que va a depender del estado de alma del sujeto, la imagen será capaz de abrir diferentes puertas de acceso al mundo.

La imagen está dotada de cualidades, o mejor, según palabras de Bachelard, del par fenomenológico de las resonancias y repercusiones. Con la primera, ella se muestra o es vista por el sujeto, estableciéndose una identificación entre el observador y su creador. Con la segunda, la imagen invita al sujeto a una profundización de su existencia, surgiendo de ahí nuevas realidades. Es justamente con la repercusión, que la conciencia del sujeto consigue comunicarse con la conciencia creadora, haciendo que el observador sea también autor de la imagen.

Este método consigue, a través de la vivencia individual de la imagen, describirla con la misma fuerza del primer encuentro. Así, crear y experimentar son la misma cosa y, a través de la fenomenología de la imaginación, la conciencia imaginante se comunica con la conciencia creadora, tornando al sujeto observador en creador de la imagen, cada vez que ella aparezca.

IMAGEN POÉTICA

Muchas veces lo que se imagina delante de ciertas imágenes supera lo que se percibe. Esto sucede principalmente cuando nos sumergimos en un devaneo poético. “A través de la imagen imaginada conocemos esta fantasía absoluta que es la fantasía poética" (Bachelard, 1989 [1961], p. 10). Por eso, para comprender mejor una imagen, como quiere Bachelard, es importante también tener una educación poética (p. 18). Es en la conciencia imaginante y en la imagen que irradia singularidad que podemos aprehender la semilla de la imaginación y el origen de la imagen poética.

La imaginación poética no tiene pasado; ella es, en realidad, un instante. Tampoco es metáfora porque esta es fabricada: la metáfora no tiene raíces profundas y, consecuentemente, es efímera. La fenomenología de la imaginación exige que las imágenes sean vividas directamente, considerándolas como acontecimientos súbitos porque: "Cuando la imagen es nueva, el mundo es nuevo" (Bachelard, 1989 [1957], p. 63). La imagen poética

se confronta con las singularidades del mundo: ante la presencia de un detalle poético, la imaginación nos coloca frente a un mundo nuevo, haciendo que él resalte del conjunto: “Una simple imagen, si es nueva, abre un mundo. Visto de las mil ventanas del imaginario, el mundo es mutable” (p. 143). A través de la imaginación poética lo vivido puede ser revivido en la imaginación, logrando así inmortalizar un fragmento de tempo.

La imagen de la imaginación, que es la imagen poética, no necesita ser verificada en la realidad concreta porque esa verificación la hace morir. "Imaginar será siempre más que vivir" (p. 100). Sin embargo, la poética debe tener también algún elemento de esencia material por mínimo que este sea, proporcionándole así su "propia sustancia, su poética específica" (Bachelard, 1989 [1942], p. 4) para que el devaneo no sea fugaz. La función de esta imaginación es dar forma nueva al mundo que solo va a existir, poéticamente, en la imaginación.

Las imágenes son apenas lo que son: invitan a nuestra mirada y pueden poseer otros sentidos cuando son devaneos de voluntad, o sea, cuando son devaneos activos que estimulan a nuestra imaginación a "actuar sobre la materia" –una imaginación extrovertida– o cuando depositamos en ella lo que desearíamos que ellas fueran, haciendo de las imágenes un documento de nuestras propias inquietudes.

LA IMAGEN POÉTICA Y LA CIUDAD

La ciudad es un discurso y ese discurso es en verdad un lenguaje, un libro de piedras que está constantemente reconstruyéndose, permitiendo que se formen imágenes. Para entender estas imágenes a partir del concepto de imaginación, podemos decir que ellas son construidas de la superposición de imágenes generales y singulares, objetivas y subjetivas, o sea, de aquello que es percibido y de aquello que es imaginado.

Bajo las imágenes superficiales, en las que la ciudad se muestra en el primer instante, existen imágenes profundas, o sea, además de las imágenes que definen el perfil de una ciudad, captada por la mirada, existen otras que sorprenden a la visión: las que nacen de nosotros mismos, de nuestro devaneo con el lugar vivido, y son estas las que alimentan la imaginación material. Una imagen, por más simple que sea, puede contener otras: ella es una especie de concentración de muchas imágenes, las cuales no pueden ser comprendidas solamente por las lecturas de referencias objetivas.

Las imágenes que percibimos en una ciudad nos obligan a imaginar. Ellas no se aíslan en una significación al presentarse al devaneo y, aun siendo captadas objetivamente, son también un problema para la imaginación. “La imagen poética existe simultáneamente en dos realidades: la realidad física de la percepción y la esfera ‘irreal’ de la imaginación” (Pallasmaa, 2013 [2011], p. 92). Las diferentes imágenes de una ciudad, desde las que definen objetivamente su espacio físico y social hasta las que nos llevan a soñar con su intimidad, se combinan según el punto de vista de la imaginación material. Las imágenes objetivas y generales son, muchas veces, una especie de materia de una ciudad sobre la cual imaginamos, claro, sin ser la condición definitiva de la imagen creada.

Aunque para Bachelard la imagen percibida y la imagen imaginada son dos instancias psíquicas muy diferentes, examinando las imágenes de una ciudad notamos que puede existir una relación entre ellas sin neutralizar sus diferencias. Observada de “lejos”, la ciudad es vista a través de imágenes objetivas o generales. Con una “aproximación” de sujeto, ellas van siendo sustituidas por imágenes subjetivas o particulares. Ello porque una imagen objetiva o general, cuando es vivida por un individuo en un estado de devaneo, puede transformarse o provocar, momentáneamente, imágenes subjetivas, o mejor, imaginadas. Y

es Bachelard quien afirma que "desde que se sueña, lo que se percibe no es nada, comparado con lo que se imagina" (Bachelard, 1989 [1961], p. 9).

Por lo tanto, la imagen de una ciudad no es solamente aquella formada por su topografía y sus procesos económicos, políticos y sociales. Ella se forma también de otras imágenes que componen el pasado y el presente de sueños. Siempre existe algo de oscuro en el mundo de las imágenes que torna encantada una ciudad. Por eso, siempre nos perdemos un poco cuando dejamos que la subjetividad oriente la interpretación de un lugar. "Evocando los recuerdos de la casa, añadimos valores de sueño. Nunca somos verdaderos historiadores, somos siempre un poco poetas, y nuestra emoción tal vez no exprese más que la poesía perdida" (Bachelard, 1989 [1957], p. 26).

La imagen poética siempre seduce por ser singular. Quien la observa con los ojos de la imaginación se deja llevar por ella, se entrega a sus misterios. Al envolvernos con las imágenes poéticas, somos desviados del mundo objetivo y material para el "inesperado cotidiano" de devaneo. Instigando el deseo de ver más allá de su objetividad práctica, nos invitan a un ritual en el cual lanzamos sobre ellas nuestros deseos y significaciones.

Es en esas imágenes que nos encantan, que nos hacen soñar, donde la ciudad muestra su dimensión afectiva, su condición especial de abrigo poético. En el mundo contemporáneo, en el que la imagen ganó un poder que supera la propia "realidad", son las imágenes poéticas las que contradicen la seducción de la imagen cotidiana, que fue apropiada por la economía moderna. Las imágenes poéticas hacen que la realidad sea dinámica y atrayente, mutante e imprevisible, rica y llena de significaciones.

Si buscáramos las causas antecedentes, como hacemos con las imágenes objetivas de una ciudad, podríamos correr el riesgo de dejar escapar el ser de la imagen poética. Ella está siempre presente y eterniza los momentos de placer del individuo con la ciudad, porque son imágenes que seducen sin ser fenómenos de seducción, revelando el encantamiento de una localidad. Por no tener pasado y romper con la noción de causalidad, las causas de la imagen poética están en la propia imagen, y solo podremos comprenderlas, *bachelardianamente* hablando, a través de la fenomenología de la imaginación. Ellas no están sometidas a ningún impulso y poseen un discurso propio porque se bastan a sí mismas, o sea, son independientes.

Las imágenes poéticas de las arquitecturas de una ciudad tienen también una materialidad que ayuda a hacer el sentido de la propia ciudad, en un juego en el cual el cuerpo se compromete con la materialidad de las cosas. Ellas son como instantes de sentimiento: inmovilizan el tiempo y transportan el ser para fuera de la duración común. Es en las imágenes poéticas que la ciudad vive su instante de eternidad. Ellas no son un eco del pasado, porque "con la explosión de una imagen, el pasado distante resuena de ecos y ya no vemos en qué profundidades esos ecos van a repercutir y morir" (p. 2).

La geografía poética de una ciudad es diferente de su geografía física. No debe ser encarada de forma tan objetiva, ya que ella es un impulso de la imaginación y, por eso, nos coloca delante de lo inesperado. La imagen absoluta de una ciudad, aquella que describe su territorio, su memoria y su historia, que dibuja su fisonomía exclusiva, sea de naturaleza tradicional, mitológica o geográfica, es la imagen que se impone sobre todas las otras, que puede construir alrededor de ella una poética.

La importancia de la imagen para la contemporaneidad es incontestable y su poder de seducción va a depender de cómo ella es percibida en un instante determinado. La emoción está ligada a esta imagen, constituyéndose en un estímulo más de la seducción ejercida por ella sobre los contempladores. Decodificarla es introducir en ella valores de sueño, incentivados por experiencias y sentimientos que el sujeto acumula con el tiempo.

El ser humano tiene siempre el hábito de dar sentido a las imágenes que lo “tocan”, principalmente las imágenes poéticas. Ellas obligan a usar la imaginación para superar el límite de la propia mirada, generándose una interacción entre la imagen y quien la ve. La imagen acaba por transportarnos a mundos desconocidos y revela aquello que es prácticamente invisible en la ciudad del día a día, la ciudad de las contradicciones sociales y económicas: un mundo de provocaciones que no puede ser totalmente controlado de forma racional.

CONCLUSIONES

La imagen de una ciudad no se define apenas por lo que se ve, ya que en ella pueden estar contenidos los recuerdos y significaciones particulares y/o de grupos. El proceso de significación de la imagen es complejo: depende de los diferentes repertorios de los usuarios urbanos, porque la ciudad es también la suma de experiencias individuales (Rossi, 1971 [1966], p. 60), siendo su lectura muchas veces contradictoria. La lectura no es objetiva porque existen momentos de subjetividad, ya que vivimos las imágenes de una ciudad dándoles siempre nuestra interpretación particular. Una imagen determinada puede despertar sentimiento de agrado o desagrado y esto va a depender de la relación de los moradores con el lugar.

Las imágenes vividas de una ciudad, en la imaginación, pasan a ser parte de nuestro imaginario: "... ¡los espacios amados no siempre quieren permanecer cerrados! Ellos se desdoblan. Parece que se transportan fácilmente para otros lugares, para otros tiempos, para planos diferentes de sueños y recuerdos" (Bachelard, 1989 [1957], p. 68).

Una ciudad es un conjunto de imágenes. "Interrogar sobre la imagen de una ciudad es hacer un abordaje de su realidad concreta e imaginaria, reveladora de un mundo de relaciones sociales y económicas, y de un mundo de secretos más íntimos, que son las imágenes que el hombre inventa para aproximarse o tener una relación de pasión con el lugar vivido” (Almandrade, 1993, p. 55.). Y detrás de las imágenes que se muestran, existen otras que se ocultan, donde pueden estar los significados secretos de una ciudad.

La imagen tiene su razón particular. La ciudad se muestra en la apariencia de sus imágenes y en ellas se inscribe su pasado, su presente y la posibilidad de futuro. Las imágenes que marcan una ciudad, cuando las miramos por su particularidad o excentricidad, nos provocan pensamientos y devaneos. Si se trata de imágenes que no nos pertenecen directamente, hacen que nos comuniquemos con un tiempo que pertenece a nuestros antepasados, porque son imágenes que conservan el pasado, haciéndolo un lugar de referencia para el presente, fascinantes porque nos llevan a descubrir, muchas veces, un tiempo desaparecido.

Cada ciudad tiene su diseño característico. En ciertos momentos no podemos observar ese mundo de imágenes, que diferencia y caracteriza a una ciudad, sin sumergirnos instantáneamente en un estado de devaneo. Bachelard nos dice que: "En su simplicidad, la imagen no necesita de un saber. Ella es dádiva de una consciencia ingenua" (Bachelard, 1989 [1957], p. 4).

Aceptar las provocaciones de la imagen de una ciudad es querer ver o apropiarse de ella a través de la imaginación poética que la transforma y que multiplica sus posibilidades de lectura, sin desconocer que la imagen, si representa alguna cosa, se representa a ella misma. “La imagen poética nos lleva al momento del primer encuentro inocente, pero inmensamente potente. Una obra de arquitectura profunda es siempre innovadora e inesperada, no importa cuántas veces la revisitemos, pues ella vive y refleja la propia vida” (Pallasmaa, 2013 [2011],

p. 88). Y cuando despojamos a las imágenes urbanas de todas las comunicaciones utilitarias y sus significaciones tradicionales, pasamos a tener una relación fenomenológica con ellas.

A veces la ciudad nos invita para devaneos a través de imágenes que despiertan en nosotros pasiones adormecidas. La ciudad se construye en el imaginario del sujeto en forma de imágenes y este crea raíces en ellas cuando lo sensibilizan: es el flujo de imágenes que construye lo real y da vida al imaginario de una ciudad. "Muchas imágenes esbozadas no pueden vivir porque son meros juegos formales, porque no están realmente adaptadas a la materia que deben ornamentar" (Bachelard, 1989 [1942], p. 3). Cuando una imagen no es un juego formal, por más simple que sea, y aun pasando desapercibida para una gran parte de la población, al ser contemplada por un soñador, es aumentada de nuevos valores que superan su realidad.

Las imágenes que vemos, exteriores a nosotros, y las imágenes que nacen de nosotros mismos enriquecen nuestra imaginación. El espacio físico de la ciudad es un puerto seguro donde anclan las embarcaciones de nuestros sentidos, por eso, los significados de estas imágenes son dispares para los diversos individuos o, mejor dicho, soñadores. Por detrás de las imágenes que se muestran existen otras que se ocultan, donde pueden estar los significados secretos de una ciudad.

La ciudad tiene muchas máscaras, sin duda, y muchos tiempos viven en sus fisonomías. Todo se torna historia en un universo de imágenes, hasta las tradiciones y los devaneos, y el verdadero habitante de un lugar no olvida los sueños primitivos.

"La fenomenología del devaneo puede deslindar el complejo de memoria e imaginación" (Bachelard, 1989 [1957], p. 44). Lo que vemos en la ciudad son imágenes que provocan el mirar crítico y la imaginación: imágenes que no ocultan una historia de vida además de registrar un tiempo. Cuando volvemos al pasado de una ciudad, varias fisonomías se presentan hablando de lugares diferentes. En una ciudad habitada por varias generaciones, existen imágenes distintas que nos provocan imaginar otros tiempos.

La ciudad es un depósito de imágenes contradictorias, una geografía con varias temporalidades, con diversas interpretaciones. “Es la construcción de una imagen del lugar, o sea, la accesibilidad a la información y su intercambio que caracterizan la apropiación del ambiente construido y el modo por el cual el usuario hace del lugar un objeto que necesita ser descifrado, un texto que necesita ser leído” (Sarmento y Monteiro, 2002, p. 816).

El "observador urbano" es personaje principal en la organización y lectura de esas imágenes para facilitar su acomodo y dislocamiento, así como su localización en el tiempo. Ver una ciudad es percibir con la razón y con la imaginación imágenes generales, particulares, objetivas y subjetivas, ya que es a través de ellas que la ciudad tiene una existencia concreta.

REFERENCIAS

Almandrade (1993). Fragmentos de uma leitura da cidade. (Disertación de Maestría). Universidade Federal da Bahia. Salvador.

Bachelard, G. (1942). *A agua e os sonhos: Ensaio sobre a imaginação da matéria*. Trad. Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes. 1989.

Bachelard, G. (1948). *A terra e os devaneios da vontade: Ensaio sobre a imaginação das forças*. Trad. Paulo Neves da Silva. São Paulo: Martins Fontes. 1991.

Bachelard, G. (1957). *A poética do espaço*. Trad. Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes. 1989.

Bachelard, G. (1961). *A chama de uma vela*. Trad. Glória de Carvalho Lins. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989.

Bachelard, G. (1970). *O direito de sonhar*. Trad. José Américo Pessanha et al. São Paulo: Difel. 1986.

Bachelard, G. (1988). *Fragmentos de uma poética do fogo*. Trad. Norma Telles. São Paulo: Brasiliense. 1990.

Barbosa, E. (1993). *Gaston Bachelard: o arauto da pós-modernidade*. Salvador: Editora Universitária Americana. 1993.

Dagognet, F. (1965). *Bachelard.* Trad. Alberto Campos. Lisboa: Edições 70. 1986.

Pallasmaa, J. (2011). A imagem corporificada: Imaginação e imaginário na arquitetura. Trad. Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bokman. 2013.

Rossi, A. (1966). *Arquitectura de la ciudad*. Trad. José Maria Ferrer-Ferrer y Salvador Tarragó Cid. Barcelona: Gustavo Gili. 1971.

Sarmento, M.E. y Monteiro, C. (2002). Revisitando a imagem do lugar. En *IX Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído ENTAC* 2002 (pp. 809-818). Foz do Iguaçu.

Sartre, J.P. (1936). *A imaginação*. Trad. Luiz Salinas Fortes. Colección: Os pensadores. São Paulo: Nova Cultural. 1978.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-12

OCUPACIÓN SISTEMÁTICA DE LA ACERA

Nathalie Naranjo
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
nnaranjob@gmail.com

RESUMEN

La acera es el medio más primario de movilidad en las ciudades, donde el peatón tiene la preferencia de paso; así mismo, es parte del sistema de espacios públicos que conforman la urbe y es la conexión entre el ámbito privado de las edificaciones y el público. Con la importancia y continuidad irrestricta que debe caracterizar la acera como área para el peatón, independientemente de las condiciones físicas y psicológicas del mismo, la acera debería ser un área con espacios claramente definidos, donde la banda de circulación peatonal mantenga esa condición a todo lo largo y ancho de la misma. Sin embargo, la realidad de las aceras en la mayoría de zonas residenciales o no de muchas ciudades venezolanas es contraria al deber ser, debido a que otros elementos poseen la preferencia, bien sea de paso o de permanencia. Buena parte del espacio ha sido tomado para favorecer el paso y estacionamiento de vehículos, la seguridad de edificaciones y zonas, el establecimiento de mobiliario urbano, la disposición de desechos sólidos, entre otros. Todo lo anterior pudiera denominarse la privatización de la acera; la misma es tan generalizada y promovida, tanto por particulares como el sector público, que se ha llegado a calificar como una privatización pública. Este trabajo presenta la reflexión sobre este hecho, basada en investigaciones anteriores referidas a la movilidad y accesibilidad peatonal en diversos sectores de Caracas, pero particularmente en el municipio Baruta. A través de levantamientos físicos y fotográficos, experiencia personal e interacción con habitantes de los sectores estudiados, se ha podido catalogar a grandes rasgos la apropiación de la banda de circulación por diferentes elementos y actividades, destacándose que este espacio ha sido confiscado por la preferencia de paso para los vehículos y la seguridad de edificaciones. El presente documento es una reflexión sobre la ocupación de la acera sin llegar a realizar propuestas para frenar o revertir tal situación.

Palabras clave: movilidad, accesibilidad, espacio público, acera.

INTRODUCCIÓN

El presente artículo presenta una reflexión sobre la ocupación de la superficie de la acera por diferentes actores y para diferentes usos. La acera ha llegado a convertirse en el objeto a estudiar después de realizar diferentes investigaciones sobre la accesibilidad peatonal y su papel en la movilidad urbana sostenible.

La movilidad urbana, como se ha definido en trabajos precedentes, es una necesidad, una condición indispensable en la vida cotidiana de los individuos y una posibilidad que permite poder disfrutar de las oportunidades que ofrece la ciudad. Cuando se le añade el término sostenible se pretende que la misma se realice o bien en los modos pocos contaminantes o en aquellos que usan más racionalmente el espacio urbano, los recursos energéticos con menor daño ambiental; es decir, se habla de incrementar el uso de la bicicleta, viajes a pie y el uso intensivo del transporte público. Por todo lo anterior, un elemento clave es contar con una buena accesibilidad peatonal.

Uno de los aspectos más importantes de la accesibilidad peatonal a cualquier ámbito e infraestructura de transporte es que la misma presente un diseño de fácil comprensión e independencia de la experiencia, provea una información de fácil percepció, con un claro diseño comunicacional indispensable para el viaje, logre la disminución de accidentes o incidentes y se realice con un bajo esfuerzo físico, lo que significa que se añaden al aspecto de cobertura geográfica el aspecto temporal y el urbano. En este último se incluye la denominada accesibilidad universal, diseño para que grupos con requerimientos especiales de movilidad puedan desplazarse con plena independencia y seguridad por toda la ciudad, sus edificaciones, medios y modalidades de transporte. En este aspecto los planificadores progresivamente han entendido que si es accesible para esos grupos lo es para toda la colectividad, produciendo ambientes más humanos y con mejor escala para el ciudadano.

La accesibilidad universal en general requiere espacios que cumplan algunas características: contar con dimensiones adecuadas para la circulación libre, tanto vertical como horizontalmente, brindar conectividad con puntos de interés, fácil identificación de las travesías para una independencia de viajes y condiciones de seguridad bajo la mayoría de las condiciones climáticas.

La acera como superficie primaria de accesibilidad peatonal debe contar con las características enunciadas anteriormente, sin embargo y a pesar de su importancia, se describe cómo en la mayoría de los casos no cuenta con los mínimos requerimientos, sino cómo ha sido cambiado o usurpado para otras actividades. La invasión más visible es la realizada por el vehículo en cualquiera de sus dimensiones y estado: de carga, público, liviano, motocicletas pertenecientes a entes públicos y a privados. Se puede citar al mobiliario urbano mal distribuido como otro elemento invasor del espacio del peatón, el cual también es muy visible; sin embargo, el espacio del peatón en las aceras progresivamente y en diferentes ámbitos se encuentra obstaculizado por elementos cuyo origen puede ser intencional, por omisión, por desconocimiento, o azar de la naturaleza. Se describe que es bastante común encontrar en las aceras bien sea de áreas residenciales, industriales, comerciales, mixtas o recreacionales elementos como: transformadores eléctricos, elementos publicitarios o de resguardo de estacionamiento, maquinaria abandonada, trabajos de obras no concluidos, espacios reservados para materiales de construcción, vertederos de basura, elementos ornamentales, terminales informales de transporte público, puestos de comercio informal, y en los últimos meses en los alrededores de establecimientos de ventas de víveres, las personas que esperan para adquirir productos y actividades secundarias que se generan de esta situación: cuidadores de bolsas, vendedores de alimentos y bebidas preparadas. Un elemento importante de apropiación indebida de la acera es el cierre o control de accesos de vías por el tema de seguridad o inseguridad; no se aborda en el presente documento por las

implicaciones de cambios de hábitos de movilidad que estas acciones producen y que deben ser abordadas de forma puntual.

La acera es parte del espacio público, importante para el desarrollo de la vida urbana y es el automóvil el que ha venido a cambiar la percepción, características y uso que los peatones tienen de la acera. Como bien lo señala quien ha sido en par de ocasiones alcalde de Bogotá y que tanto ha abogado por el espacio público, Enrique Peñalosa (2008), "Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles, pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques. Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares".

La definición de acera o andén[1] implica asumir que la prioridad de paso es la del peatón, también es asumir que el mayor espacio en la ciudad debiera ser para la circulación a pie y en modos no motorizados, tal como es planteado en la pirámide la movilidad sostenible. Sin embargo, la realidad que enfrentan los peatones es totalmente diferente. Bien lo expresa (Díaz R, 2013): "…ser peatón en la actualidad significa reverencias a los conductores, cruces corriendo al compás de los bocinazos o las largas esperas agazapado en una esquina esperando por un poco de conmiseración por parte del todopoderoso automovilista".

Diferentes tipos de elementos han tomado para sí el espacio de libre circulación del peatón, obligando a este último en ciertas vías a desplazarse por los canales de circulación del vehículo y en otros casos a evitar desplazarse por dichas aceras o, simplemente, dejar de circular, con las implicaciones que en trabajos anteriores se ha expresado sobre el cambiar trayectos cortos o de trasbordo a pie por el uso del vehículo particular. En el presente trabajo se hace énfasis en que la recurrencia de dichos elementos se ha convertido en hábito y de ahí en actividad o práctica.

Se habla de ocupación sistemática de la acera, lo que a la larga podría degenerar en un modo de privatización de la acera, porque se ha tomado para un uso particular de interés de unos pocos el espacio de libre circulación que por derecho es de todos habitantes de una ciudad. Adicionalmente, se le pudiera asignar la característica de privatización pública porque se ha generalizado y permitido tanto desde el sector privado o particular como desde el público. En la siguiente sección expondremos los casos de apropiación desde cada ámbito.

TRANSFERENCIA DEL USO DE LA ACERA

En este apartado se trata de clasificar los diferentes elementos cuya recurrencia se ha convertido en habitual, referenciando las situaciones encontradas en las aceras y las consecuencias que generan para el universal tránsito del peatón. Solo se mencionan aquellas actividades o elementos que obstaculizan el tránsito peatonal, pero de los que se ha tratado ampliamente en otros escritos, como lo es el mobiliario urbano mal ubicado, tanquillas desniveladas o diseños geométricos inadecuados, quedando este artículo para aquellas situaciones –por llamarla de alguna manera– nuevas o autóctonas de la ciudad de Caracas.

La clasificación realizada es con base en la observación efectuada en diferentes recorridos y registros fotográficos que se han llevado a cabo en diversas zonas de la ciudad de Caracas, principalmente en el sureste de la misma y particularmente en el municipio Baruta. La experiencia ha permitido identificar estos elementos observados como nuevos y nativos de la realidad caraqueña, para no entrar en generalizaciones no comprobadas sobre el resto de las

[1] Se hace referencia a acera, andén o banqueta indistintamente a lo largo de este artículo.

ciudades venezolanas. Estos nuevos elementos y actividades se diferencian de aquellos tipificados en la literatura y expresados en trabajos anteriores de la autora, como obstáculos dentro de los componentes físicos y urbanos de la accesibilidad, donde el mobiliario urbano o la falta de continuidad en la superficie de la acera son los más recurrentes.

Como se expresó en la introducción, los elementos observados llaman la atención por la recurrencia en la que aparecen en diferentes sectores de la ciudad, no importando el uso del suelo predominante, las tipologías de edificaciones o la densidad, ni siquiera el tipo de vía. De ahí que de simples elementos obstaculizadores se hayan convertido en actividades o bien podría llamarse en algunos casos malas prácticas. En este artículo se describen dichos elementos y se esbozan sus causas, no estudiadas aún, pero sobre todo sus efectos para que la acera sea el lugar adecuado para la circulación y estancia del peatón. Es importante hacer hincapié que el andén es visto como parte del espacio público; es una parte de este dedicado no solo a la movilidad, sino a la vida urbana del peatón.

Es importante destacar que es un trabajo meramente descriptivo, producto de la observación realizada para investigaciones anteriores referidas a las dimensiones urbana, física y temporal de la accesibilidad peatonal al transporte público, donde los elementos que se reseñan comenzaron a llamar la atención por la regularidad de su aparición. De ahí el interés de revisar los recorridos realizados en las zonas residenciales y ampliarlos a las zonas mixtas y comerciales para tratar de verificar la recurrencia y tratar de establecer un patrón, mas no las causas de su aparición, aunque se haga un pequeño intento a este respecto. Lo que no se hace en este artículo es ofrecer acciones rehabilitadoras de las aceras apropiadas, las cuales deben ser abordadas con un enfoque integral no solo desde la movilidad.

Esta sección está conformada por dos partes, la referida a los elementos y/o actividades obstaculizadoras realizadas por los particulares y aquellas realizadas o avaladas por las instituciones públicas, aunque sea para beneficiar a los particulares, como se verá en algunos casos que se presentan.

Sector privado

En este ámbito o sector se pueden dividir los elementos y/o actividades obstaculizadoras en dos: las referidas a la disposición/colocación de servicios y a la usurpación del espacio peatonal para ser usado para y por el vehículo particular.

Se inicia hablando de este último debido a que la ocupación de la acera para el estacionamiento de vehículos particulares es el elemento obstaculizador que se ha convertido en una actividad que se repite con mayor recurrencia. En este sentido, no importa el vehículo ni su uso, doméstico o comercial, cualquiera sea sus dimensiones o destino de uso, veremos que de ser un objeto u elemento que puntualmente obstaculiza la acera ha pasado a ser una actividad adoptada y hasta natural en diferentes sectores de la ciudad.

Iniciemos por la ocupación de la acera por los vehículos en las zonas estrictamente residenciales. Se ha observado que los vehículos son aparcados de forma paralela y en toda su longitud sobre el andén, cuando la longitud entre los accesos vehiculares (entradas a los estacionamientos o garajes) de las edificaciones es amplia, básicamente en zonas de viviendas unifamiliares aisladas o residencias multifamiliares. Dependiendo del ancho de la acera y del canal de circulación que lo preceda, el vehículo podrá estar total o parcialmente sobre ella. Cuando la vía (espacio para la circulación vehicular) es angosta, probablemente con doble sentido de tránsito sin separador vial y con alto tránsito, el vehículo será estacionado tratando de ocupar la mayor sección de acera posible, y si esta lo permite se ubicará totalmente sobre ella. Podemos citar las calles de las urbanizaciones Santa Paula, Prados del Este, por nombrar un par donde se ha observado esta actividad.

En el caso contrario, cuando el espacio de acceso entre inmuebles es muy reducido, que se aprecia particularmente en zonas residenciales de baja o media densidad con tipología de viviendas pareadas o bifamiliares, el estacionamiento de vehículos sobre las mismas se hace perpendicular a la vía y la edificación, tal como si tratase de una extensión a la entrada de los garajes de las residencias. En este ejemplo, que puede apreciarse en las zonas de las casas de la parte baja de El Cafetal o La California Sur, por citar algunos casos, los vehículos son estacionados tan cercanos a los inmuebles que es imposible el paso por la acera; no importa si la misma es ancha y cuenta con área verde, el vehículo estará lo más estacionado que pueda sobre la acera para evitar estar sobre la calzada.

Para ambos casos la causa más cercana que produce la obstaculización es que la demanda de puestos de estacionamiento supera la oferta de los mismos. El efecto, según sea la dinámica del sector, produce que bien perennemente la acera esté obstaculizada o bien el recurrente estacionamiento de los vehículos deje restos de lubricantes o similares sobre ella, convirtiéndose en otro obstáculo para los transeúntes, al formarse una pátina resbalosa sobre su superficie.

Las situaciones antes descritas se dan tanto en sectores cuya regulación no contemplaba el estacionamiento de vehículos dentro de los inmuebles o insuficientes para la demanda esperada, como en aquellos de reciente construcción, en los cuales la falta de cajones de estacionamiento es planteada como una medida disuasoria para la adquisición de un automóvil, acción que no ha logrado los objetivos esperados.

Los casos antes señalados se dan tanto en horario diurno como el nocturno. En este último pareciera, además, privar el sentido de resguardo de los vehículos, los cuales son colocados sobre aceras en espacios muy comprometidos entre diversos elementos (árboles, postes, entre otros), que implican cantidad de maniobras para disuadir a la delincuencia pero que igualmente impiden el libre tránsito de los peatones.

En el caso de que el vehículo sea una motocicleta, la misma suele ser aparcada en cualquier posición y localización, estando más cerca de las entradas peatonales de los inmuebles, sean multifamiliares o unifamiliares. Este tipo de vehículo, además del uso intensivo como medio de transporte, también es usado como vehículo de vigilancia y acompañamiento por seguridad (escoltas), incrementándose el aparcamiento frente a edificaciones residenciales en áreas de alto valor inmobiliario.

En las áreas comerciales, la baja oferta de plazas de estacionamiento es la causa principal de obstaculización de las aceras y el estacionamiento se da indistintamente en forma paralela o perpendicular a la calzada. La ocupación en estas áreas suele ser total y se da tanto en usos mixtos como en áreas netamente comerciales. Los ejemplos más emblemáticos son en las urbanizaciones Las Mercedes y Colinas de Bello Monte, municipio Baruta del estado Miranda.

En estos casos existe el agravante de la utilización de estructuras publicitarias para el anuncio y reserva del espacio de estacionamiento sobre la acera, las mal llamadas chupetas, consistentes en muchos casos de un rin de vehículo, un tubo y una señal, colocadas en donde el ofertante del estacionamiento crea que es más visible para los conductores sin ningún tipo de precaución y consideración para los peatones; dependiendo del sector, podrá tener mejor o más agradable diseño y será más o menos fácil de mover, pero igualmente atenta contra la libre transitabilidad del peatón.

En estas áreas también se aprecia el uso de las aceras como área de carga y descarga de mercancías, donde no solo los vehículos son estacionados sobre las aceras, sino que las mercancías son depositadas en el andén mientras se trasiegan a otros lugares.

El segundo tipo de elementos se ha catalogado como la disposición/ubicación de servicios, bien sea de redes o puntuales. Al primero al cual hay que hacer referencia es a la actividad de disposición de desechos domésticos. La acción de recolección de basura, la que se realiza prácticamente de la misma manera en ámbitos residenciales, mixtos, comerciales o industriales, afecta el paso de peatones por dos razones. Una, el modo de colocación de los desechos sobre las aceras sin ningún tipo de espacio *ad hoc* para depositarlo, sobre todo en las áreas residenciales: cada inmueble ubica la basura de acuerdo con su conveniencia: en pipotes sobre la acera, en pipotes incrustados en las jardineras, en bolsas colgadas sobre las rejas o en especie de cestas para evitar que sean rotas por perros u otro tipo de animales callejeros o en estado salvaje. La disposición de las bolsas de basura, sea directamente sobre la calzada o en algún elemento elevado, entorpece el libre tránsito de peatones, sobre todo aquellos con el campo visual reducido o que se movilizan con ayuda de silla de ruedas, muletas, andaderas, bastones o coches. Si bien es cierto que algunos edificios cuentan con espacios fuera de la acera para disponer de la basura, la mayoría de las veces se hace insuficiente para contenerla por diferentes causas, volviéndose un obstáculo.

En las áreas comerciales, las más formales cuentan con el espacio requerido o cumplen con las regulaciones en cuanto al turno de recolección, sin embargo, igualmente se ha observado que utilizan el espacio de circulación de la acera para disponer los desechos, encontrándose los peatones sorteando bolsas, cajas y demás formas de desecho al caminar por las aceras. La segunda afectación que trae la disposición de la basura de forma individual frente las edificaciones es la descomposición de los desechos orgánicos cuyos lixiviados (“jugos”) discurren y en muchos casos se concentran en la acera, literalmente, impidiendo el paso de peatones en cualquiera de sus condiciones.

Al respecto de este elemento de la basura, es necesario hacer mención especial a la disposición de escombros y materiales de construcción, los cuales por su naturaleza no son recolectados ni trasladados de forma recurrente. Los segundos, al ser necesarios para la construcción, son depositados sobre calzadas y aceras y removidos de forma más o menos rápida, ocupándolas a veces días y semanas, dependiendo de la magnitud de la obra y la ubicación de la misma. En el caso de los primeros, la remoción de escombros suele tardar hasta meses porque depende del avance o culminación de la obra y del pago correspondiente del que genera los desechos a servicios especializados en tal disposición. Es recurrente ver, en el mejor de los casos, los escombros dispuestos en bolsas sobre las aceras, cuyo volumen de por sí ya es un obstáculo y la degradación de algunos de sus componentes se convierte también en una seria amenaza para los peatones.

Dentro de este grupo también se ha clasificado los desagües de las edificaciones, sean de cualquier uso y densidad. Se ha apreciado un número significativo de tuberías de desagües, bien sea de aguas de jardines o de aguas servidas, dirigidas directa y superficialmente a las vías, pasando primero por las aceras. En pocos casos, se ha apreciado la tubería como ubicada de manera que en sí sea un obstáculo al peatón, pero las aguas que de ellas emanan, sea de forma eventual o continua, se convierten en un elemento de alto riesgo para el paso seguro del transeúnte.

Como parte de esta práctica de resolver la aducción o disposición de servicios se encuentran, aunque en muy poca cantidad, la colocación de cables (servicio telefónico o eléctrico) de forma directa en las aceras. Este tipo de actividad es predominante en zonas con servicios de redes precarios, donde la acera también es un servicio simplemente inexistente. Sin embargo, se ha podido presenciar la resolución de servicios, sobre todo la colocación de luminarias, a través de tuberías superficiales o extensiones áreas, cuya precariedad se convierte en una situación de riesgo para los peatones.

Es importante hacer una pequeña mención a una situación que se viene presentando desde finales del año 2015 a la fecha, referida a la ocupación de las aceras por las personas que hacen “fila” (cola) para la adquisición de alimentos y artículos de aseo personal, cuyo expendio es limitado, restringido o controlado. Estén o no ubicados los locales comerciales, donde se realiza la venta de dichos productos, directamente sobre la acera, las filas de las personas suelen ser dispuestas u organizadas por lo general en el andén más próximo a ellos, convirtiéndose no solo las personas que están a la espera de la venta en un elemento que imposibilita el paso continuo de peatones, sino las actividades conexas que dicha espera ha traído: vendedores ambulantes, personas resguardando mercancía, con asientos móviles, acompañantes con infantes en diferentes edades, producción de desechos sólidos, por mencionar los más observados. Dependiendo del comercio, la ubicación, el producto y cantidad a vender las filas de personas pueden sucederse desde tempranas horas de la madrugada hasta que cae la tarde. Este escenario merece una investigación en sí misma, por los diferentes factores que involucra no solo el de movilidad, sino el social y el psicológico, pero que se intuye ha cambiado la forma de caminar por las aceras. Se ha apreciado que los peatones prefieren utilizar el espacio del vehículo (estacionamiento o calzada) antes de interactuar o compartir con las personas que hacen fila para la adquisición de un producto. Este hecho se ha apreciado en las inmediaciones del bulevar de El Cafetal, pero también en los alrededores del C.C. Unicentro El Marqués, C.C. Los Ruices, en las adyacencias del automercado Plaza´s Los Chaguaramos, los automercados y cadenas de farmacia de Colinas de Bello Monte, en donde a *priori* pudiera decirse que no es una situación de locación, sino de comportamiento social generalizado, por lo que se reitera es un tema a profundizar.

Se puede apreciar que por diferentes elementos y actividades que se han hecho práctica y por la reiteración de su ocurrencia, la acera se ha convertido en espacio para diferentes usos particulares o para los particulares, atentando contra su condición natural de espacio dispuesto al peatón, bien sea para la circulación o para el disfrute e interacción social, y que en muchos casos se ha secuestrado su uso, el más evidente para el vehículo particular.

Sector público

Para este ámbito también se puede clasificar en dos los elementos que se han apropiado para sí el espacio de la acera. Un grupo es el conformado por aquellos componentes que, si bien prestan un servicio de redes o puntual a los particulares, han sido dispuestos, autorizados o no sancionados por las autoridades competentes (en la mayoría de los casos, las municipales). En el otro grupo están las omisiones de las autoridades para garantizar que el espacio del peatón sea realmente para este.

En el primer grupo encontraremos que en las aceras, en diferentes sectores de la ciudad con diferentes usos y densidades, ha proliferado la colocación de dispositivos generadores o transformadores de energía eléctrica, estructuras cuyas dimensiones ocupan espacios significativos dentro del área peatonal (porque siempre son sobre ellas y no sobre la calzada), y los cuales son un riesgo desde todo punto de vista: impiden la continuidad peatonal, con todo lo que implica, siendo además un riesgo a la salud por la energía eléctrica que contienen. La aparición de estos elementos se ha observado en áreas, tanto de nuevo desarrollo como los consolidados, particularmente visibles están en la urbanización Los Naranjos del municipio El Hatillo como en la zona Industrial de Los Cortijos de Lourdes, en el municipio Sucre. Se ignora la escogencia de la localización (a *priori* azarosa), quién lo solicita o avala, quién o cómo son instaladas o la duración sobre la acera, así como la vigencia de los equipos colocados.

En este grupo se ubican también las instalaciones de telefonía y sobre todo de televisión de suscripción por cable, que estuvo en auge a finales del siglo pasado y principios de este,

antes de la televisión satelital. Los contendedores de este tipo de servicios se ubicaron principalmente en áreas residenciales de alta densidad, ubicándose sobre las aceras, procurando estar adosados a los muros de los inmuebles pero que no escapan por su volumen, falta de mantenimiento o vandalismo en constituirse en un elemento obstaculizador del paso del peatón. Dado el número de compañías y contendedores la colocación de los mismos sobre las aceras sin ningún tipo de estructura, se volvió una práctica común; todavía son visibles en el bulevar de El Cafetal, avenida Principal de Alto Prado, avenida Principal de Los Naranjos, por citar las más observadas. Las compañías de servicio pareciera que han tomado como derecho la utilización de la acera sin ningún tipo de criterio de localización de equipos.

Las autoridades, sobre todo las municipales, son las garantes del espacio público para el peatón, sin embargo, en muchos casos no son sus acciones, sino las omisiones en el cumplimiento de sus obligaciones que han privado del uso de la acera a los peatones. La más evidente el mantenimiento de áreas verdes y la siembra de especies vegetales. Las aceras en la mayoría de las vías de la ciudad se encuentran en mayor o menor medida interrumpidas para el tránsito peatonal debido a que o están levantadas por las raíces o se impide el tránsito por la intensidad y extensión del follaje de vegetación, muchas veces no aptas para el ornato público. En diversos casos, se han rehabilitado las aceras, pero no se han tratado adecuadamente las especies vegetales, manteniéndose la interferencia al tránsito peatonal. El caso de la urbanización Las Mercedes es muy emblemático, no se trata de talar indiscriminadamente las especies vegetales, de ninguna manera se busca eso, se trata de hacer un tratamiento fitosanitario, adecuación de raíces y sobre todo estipular las variedades de árboles que se pueden o no sembrar en las áreas verdes adyacentes a las aceras.

Dentro de las omisiones del sector público, principalmente de las alcaldías, se encuentran también la falta de seguimiento y control de la normativa para disposición de desechos sólidos, escombros y roturas de aceras y calzadas, referidas en las actividades/elementos obstaculizadores en párrafos precedentes. En cuanto a los primeros, es poca la supervisión que se realiza y menos las sanciones que se aplican. En referencia a los escombros, si los mismos son voluminosos, han sido denunciados o pertenecen a una obra nueva probablemente serán fiscalizados, de lo contrario permanecerán semanas o meses a la espera de su disposición final. En el caso de las roturas que afectan a las aceras, las mismas sean realizadas por compañías, privadas o no, de servicios de redes; las roturas suelen estar supervisadas y avaladas, pero no así la restitución de la superficie, por lo cual queda bajo la ética de los contratistas terminar en tiempo prudencial las roturas de aceras, lo cual lamentablemente no sucede con la prontitud deseada y necesaria.

La utilización de aceras como estacionamientos, a pesar de la normativa existente al respecto, también entra dentro de la omisión de sus funciones públicas de las autoridades como garantes del espacio del ciudadano, ya que avalan la privatización del espacio peatonal para una serie de actividades, ignorando las correspondientes para las de la vida del transeúnte y del peatón en general.

Se ha mencionado en trabajos anteriores la utilización del espacio del peatón para el transporte público, principalmente como terminales improvisados sobre la calzada, cuyas actividades conexas (espera de usuarios, trasbordos, carga y descarga de pasajeros, descanso de conductores) se realizan de forma continua y extensiva sobre la acera, evitando el paso continuo de los peatones. Los casos más emblemáticos son la redoma de Petare y las adyacencias de las estaciones del metro La California y Miranda, por citar las del este de la ciudad capital. Esto también se puede catalogar como omisión por parte de las autoridades en los tres niveles de actuación (nacional, estadal y municipal), quienes no proveen a la ciudad de las infraestructuras de apoyo al transporte adecuadas y no ponen orden en el funcionamiento del servicio. El uso inadecuado de la acera como soporte a modalidades

motorizadas es aún más evidente en el caso del servicio de “mototaxi”, tipificado como tal en el Ley de Transporte Terrestre. Este tipo de servicio individual ha proliferado en prácticamente todas las vías de circulación de las ciudades venezolanas, ubicándose sobre todo en áreas atractores de viajes como centros comerciales, salidas de estaciones de metro, intercambiadores modales, por citar algunos. La magnitud de la oferta de motocicletas en servicio supera el espacio vial y suelen estacionarse las unidades sobre la acera, donde cercanas a ellas están sus conductores, el fiscal de la organización y la publicidad del servicio (pendón con el valor de los viajes), siendo muy extensiva el área ocupada al respecto.

Se ha otorgado otro uso a la acera. Lo mismo pudiera decirse que ha pasado con el comercio informal, el cual no se ha podido atender adecuadamente y cuyas implicaciones sociales, económicas y políticas escapan del análisis de movilidad que presenta este trabajo descriptivo sobre la situación de las aceras.

Al Estado le queda un largo camino que recorrer en la ordenación y estructuración del espacio público, en especial el del peatón, para evitar que elementos y actividades recurrentes sigan apropiándose de áreas que no le pertenecen. Algunas municipalidades han avanzado al respecto, siendo la Alcaldía de Chacao con la adecuación de aceras en el casco central del municipio homónimo, un ejemplo efectivo de que sí es posible organizar los diferentes elementos que deben y quieren hacer vida sobre la superficie del espacio público.

REFLEXIONES FINALES

A manera de reflexiones finales, lo primero que hay que establecer es que la apropiación del espacio del peatón se da tanto por actividades privadas como por acciones/omisiones del sector público, siendo las mismas de diferente índole y que se dan en ámbitos diversos en cuanto a uso, densidades y tipologías de edificaciones.

Lo segundo que hay que puntualizar es que el espacio del peatón se ha convertido en muchas zonas de la ciudad como en una especie de área residual, la cual se puede tomar para cualquier otra actividad, en principio porque pareciera que no hay un doliente visible de las aceras. Si un canal de circulación vehicular es afectado, las redes sociales se inundan de denuncias al respecto y la situación en la mayoría de los casos es prontamente atendida, pero si una acera es ocupada, la misma queda acéfala de ayuda, los peatones que la utilizan sortean obstáculos buscando, como el agua, por dónde circular, pero no se articulan para defender su espacio. La organización de este colectivo es algo que la autora no ha estudiado; se conocen referencias de ligas de peatones, colectivos de transeúntes que se han formalizado y expresado para la construcción de vías o necesidad de pasos peatonales, pero se desconoce la participación de estos grupos para evitar la proliferación de obstáculos en la vía.

Hay situaciones puntuales como el comercio informal y expendio de productos de acceso controlado, cuya dinámica socioeconómica y sus implicaciones sobre la movilidad deben ser estudiadas a profundidad, pero que es evidente el impacto que tienen en el espacio urbano y público; asimismo el cierre o control de accesos de vías por la seguridad o inseguridad.

Se puede intuir, mas no afirmar, que la toma del espacio del peatón para otras actividades, más allá de no contar con una masa colectiva que defienda su espacio, es la falta de compromiso ciudadano para con su entorno y la falta de fiscalización por parte de las autoridades para que las normativas se cumplan, en una suerte de círculo vicioso: se comete la infracción o agravio a la ciudadanía, no hay una sanción por lo que el mal comportamiento no tiene consecuencia, se vuelve reiterativo y masivo, convirtiéndose en práctica. Sin

embargo, la comprobación de tal aseveración no era el producto de la reflexión descriptiva que se ha realizado.

REFERENCIAS

Alcaldía de Bogotá (2007). *Cartilla de Andenes*. Bogotá, Colombia: Alcaldía de Bogotá.

Alcaldía de Bucaramanga (s.f.). *Manual para el Diseño y Construcción del Espacio Público de Bucaramanga*. Bucaramanga, Colombia: Alcaldía de Bucaramanga.

Alvarado, M., Monge, M. y Chialvo G. Rosario y su movilidad futura. La concertación de un pacto de movilidad. *Actas del XV Clatpu*, Argentina.

Andrade, N. (2009). Sistemas de transporte públicos insostenibles y el caos urbano. *Actas del X Clatpu*.

Associação Nacional de Transportes Públicos. (1997). *Transporte humano, cidades com qualidade de vida*. Brasil.

Comisión de las Comunidades Europeas. (2007). *El Libro verde: hacia una nueva cultura de movilidad urbana.* Bruselas.

Díaz, R. Pedestre. Recuperado junio 2013 de: https://ciudadpedestre.wordpress.com/publicaciones/

Ecologistas en Acción, organización (2013) Manifiesto. La acera es peatonal. Madrid, España.

Espacios peatonales. Recuperado el 02 de febrero de 2016 de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/EspacioPublico/Sistema%20de%20Espacio%20P%FAblico/dtep_espacios%20peatonales_0.pdf

Instituto de Desarrollo Urbano, Alcaldía de Bogotá (2008). Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana. Extraído el 21 de marzo de 2015 de http://app.idu.gov.co/otros_serv/Download/2008/guia_de_movilidad_peatonal.pdf

Jara, M. y Carrasco, J. (2008). Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. *Actas del XV Clatpu*, Argentina.

Jerez, S. y Torres, L. (2010). Manual del Diseño de Infraestructura Peatonal Urbana**.** Extraído el 14 de febrero de 2011.

Lazo, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. Recuperado el 21 de enero de 2013 de http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm

Ministerio de Fomento Español. (2003). Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo. *Guía de Diseño Urbano*. Serie Monografías, Madrid.

Pérez, M. y Alvarado, R. (2004). *Aceras, peatones y espacio públic*o. Serie Ordenamiento Territorial N° 5, San José. Costa Rica, Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.

Plataforma Urbana (2015). Ciudades caminables. Extraído el 20 de marzo de 2015 de http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/16/ciudades-caminables/

Real Academia Española de la Lengua (2016). *Diccionario electrónico*. Extraído el 20 de febrero de 2016 de http://dle.rae.es/?id=0NdwO9h

Serrano, M. (2013). Movilidad peatonal: las aceras. Ecomovilidad.net. Extraído el 12 de febrero de 2016 de https://ecomovilidad.net/madrid/movilidad-peatonal-las-aceras/

Zamorano, C. y otros. (2004). *Manual para la Planificación, Financiación e Implantación de Sistemas de Transporte Urbano*. UPM-Consorcio Transportes Madrid.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-13

MIGRACIÓN Y CRECIMIENTO POBLACIONAL ENTRE 1995 Y 2015 EN PLAYA DEL CARMEN, MÉXICO

Manuel Gerardo Delgado-Linero
Doctorando en Estudios de Migración, El Colegio de la Frontera Norte (El Colef).
Área de Estudios Urbanos, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
mgdelgadolinero@gmail.com, manuel.delgado@flacso.edu.mx, mdelgadodem2016@colef.mx

RESUMEN

El interés de la investigación se ha centrado en determinar la contribución que la migración interna e internacional ha tenido sobre el crecimiento poblacional en Playa del Carmen, Quintana Roo, en los lustros 1995-2000, 2005-2010 y 2010-2015. A partir de la información que han suministrado los dos últimos censos de población y vivienda mexicanos (2000 y 2010) y la Encuesta Intercensal 2015, se han construido indicadores sobre las características sociodemográficas de la población, según grupos que se han conformado por la condición migratoria: inmigrantes internacionales recientes, inmigrantes internos recientes y no migrantes recientes. Se han calculado tasas de inmigración, de emigración y de migración neta para las migraciones interna hacia y desde Playa del Carmen, para lo cual se ha caracterizado brevemente la emigración interna desde esta ciudad del Caribe mexicano. Finalmente, los resultados han demostrado las estrechas vinculaciones entre migración, urbanización y mercado laboral. El acelerado crecimiento de la población de Playa del Carmen se ha producido principalmente por la migración interna en México. Así, el crecimiento social de la población ha permitido la transición de Playa del Carmen, de pueblo a ciudad de talla demográfica pequeña, y finalmente, a una ciudad intermedia, en apenas 25 años.

Palabras clave: migración interna, migración internacional, crecimiento demográfico, crecimiento económico.

A MODO DE INTRODUCCIÓN

En estas líneas se ha desarrollado el análisis de la migración, el crecimiento poblacional, y la estructura de la población en la ciudad bajo estudio, Playa del Carmen, Quintana Roo, México. Dicho análisis se ha circunscrito a Playa del Carmen en términos espaciales, principalmente porque la mayor proporción del crecimiento demográfico, urbano y económico del municipio Solidaridad se ha concentrado en esa área urbana. Sin embargo, eventualmente se ha hecho referencia al ámbito de todo el citado municipio con fines comparativos. Además, en términos temporales el análisis del crecimiento poblacional urbano y la estructura de la población se ha delimitado a los años 2000, 2010 y 2015, en los cuales fueron levantadas las tres fuentes demográficas de información primarias consideradas: los censos de población y vivienda de 2000 y 2010, así como la Encuesta Intercensal 2015.

En estas tres fuentes de información demográfica la migración reciente se ha estudiado con base en la pregunta sobre la residencia cinco años antes del empadronamiento de quienes han sobrevivido a ese momento. Por tanto, la migración hacia y desde Playa del Carmen se ha analizado en los lustros 1995-2000, 2005-2010 y 2010-2015. La información sobre la residencia anterior para el estudio de la migración ha sido más útil que la correspondiente al lugar de nacimiento, entre otras razones porque “además de distinguir el origen y el destino de los flujos, se puede ubicar en el tiempo” (Partida, 2014, p. 16).

La migración y el crecimiento poblacional urbano se han relacionado no solo de manera directa en la medida en que los migrantes se suman o restan a la población existente en las ciudades, sino también en la contribución de futuras generaciones descendientes de los migrantes. Además, se ha reconocido una asociación positiva entre migración y crecimiento poblacional con mercados laborales en expansión en áreas urbanas que se han perfilado como polos de actividad económica. En esa línea, Playa del Carmen, como parte de la Riviera Maya, ha devenido en un centro de actividad turística en pleno desarrollo. Así, en 2014 y 2015 la afluencia anual de turistas a la Riviera Maya ha sido superior a los 4 millones de visitantes, según información de la Secretaría de Turismo de Quintana Roo.

Adicionalmente, Playa del Carmen ha tenido un crecimiento relativo significativamente superior al contexto nacional mexicano en las últimas décadas. Efectivamente, entre 1990 y 1995 la población de esta ciudad había crecido a una tasa anual de 30,8%, mientras la población nacional en promedio de México había aumentado a una velocidad de 2,1% anual durante el mismo lapso. Entre 2010 y 2015 las tasas de crecimiento de Playa del Carmen y México fueron 5,2% y 1,3% anual, respectivamente.

1. LECTURA SOCIODEMOGRÁFICA DE PLAYA DEL CARMEN

La población tanto de Playa del Carmen como del municipio Solidaridad en Quintana Roo ha crecido de manera contundente entre 1990 y 2015. En efecto, en estos veinticinco años la población de la ciudad ha pasado de un poco más de 3 mil personas, a inicios de la última década del siglo XX, a casi 200 mil habitantes, a mediados del segundo decenio del siglo XXI. En el mismo lapso, el municipio Solidaridad ha incrementado su volumen de población de un poco más de 4 mil individuos a un poco más de 200 mil personas (véase figura 1).

En el lustro 1995-2000 las tallas demográficas, tanto de la ciudad como del municipio, se han duplicado; y en el lustro siguiente, 2000-2005 se han vuelto a duplicar. Además, el ritmo de crecimiento de la población de Playa del Carmen ha sido ligeramente superior al que se ha observado en Solidaridad, en términos generales, con excepción de los lustros 1995-2000 y 2010-2015. Ello se ha evidenciado en el comportamiento de la tasa de crecimiento de la población en estos ámbitos (véase figura 1).

Figura 1: Playa del Carmen y municipio Solidaridad: Población total, tasa exponencial de crecimiento y peso porcentual de la ciudad sobre el municipio, 1990-2015.
(Elaboración propia)[1]

Además, la mayor proporción de la población municipal se ha concentrado a través de los últimos 25 años en Playa del Carmen. Inclusive, en los años 2010 y 2015 la población de la principal área urbana de Solidaridad ha reunido más del 90% de la población total del municipio; por ello, el análisis del crecimiento poblacional urbano, la migración y la estructura de la población se ha circunscrito a Playa del Carmen en términos espaciales.

El incremento sustantivo de la población de Playa del Carmen y del municipio en el cual se ha emplazado, Solidaridad, se ha producido tanto por el crecimiento natural de la población como por el social. Los volúmenes de la población inmigrante reciente y la no migrante reciente se han elevado. La proporción de población no migrante reciente ha crecido de 2000 a 2015 en la ciudad y el municipio, y por complementariedad la población inmigrante reciente ha reducido su proporción (véase cuadro 1).

[1] La figura 1 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 1990, 2000 y 2010 de México; los conteos de población y vivienda mexicanos de 1995 y 2005 y Encuesta Intercensal 2015. El número sobre la columna correspondiente a Playa del Carmen constituye el peso porcentual de la población de esa ciudad sobre la población total del municipio Solidaridad.

Cuadro 1: Playa del Carmen y municipio Solidaridad: población total según condición migratoria 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[2]

Año	Población total	Inmigrantes recientes		No migrantes recientes	No Especificado
		internacionales	internos		
			Playa del Carmen		
2000	42,273	597	20,938	20,338	400
	100.00	1.41	49.53	48.11	0.95
2010	149,139	2,225	47,072	97,638	2,204
	100.00	1.49	31.56	65.47	1.48
2015	191,760	2,711	45,845	141,840	1,364
	100.00	1.41	23.91	73.97	0.71
			Municipio Solidaridad		
2000	61,956	763	26,431	34,199	563
	100.00	1.23	42.66	55.20	0.91
2010	158,599	2,229	48,465	105,486	2,419
	100.00	1.41	30.56	66.51	1.53
2015	209,634	2,987	51,263	153,982	1,402
	100.00	1.42	24.45	73.45	0.67

Adicionalmente, el volumen de los inmigrantes recientes internacionales e internos ha aumentado de 2000 a 2015. Sin embargo, para los tres años estudiados la proporción de inmigrantes internos ha sido considerablemente mayor a la procedente del exterior. Por tanto, el crecimiento social de la población de Playa del Carmen se ha producido en mayor medida por la inmigración interna en los Estados Unidos Mexicanos. Efectivamente, la población inmigrante reciente internacional ha sido menos del 2% de la población total, tanto en Playa del Carmen como en el municipio Solidaridad, para todos los años bajo estudio; mientras que, a pesar de que ha disminuido el peso porcentual de la población inmigrante reciente interna, para el año 2015 ha concentrado el 24% de la población tanto en la ciudad como en el municipio (véase cuadro 1).

En las fuentes de información que se han utilizado en el presente trabajo, como se ha señalado anteriormente, la migración se ha estudiado con base en la pregunta sobre la residencia cinco años antes del levantamiento censal o de la encuesta. Por tanto, la condición migratoria de la población se ha construido a partir de la respuesta a esa interrogante. Así, ha resultado que la no respuesta a esa pregunta ha estado por debajo del 1% en el XII Censo General de Población y Vivienda 2000 y la Encuesta Intercensal 2015, mientras que en el XIII Censo de Población y Vivienda de 2010 ha sido 1,5% la no respuesta, tanto en Playa del Carmen como en Solidaridad (véase cuadro 1).

2. INMIGRACIÓN RECIENTE EN PLAYA DEL CARMEN

La población inmigrante internacional reciente en cada uno de los tres lustros bajo estudio no ha alcanzado el 2% de la población total de Playa del Carmen, como se ha indicado previamente. Ha llamado la atención que mientras muchas entidades federativas de México

[2] El cuadro 1 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

han expulsado grandes contingentes de población, principalmente hacia Estados Unidos de Norteamérica; ha sido justamente esa nación el principal contexto de salida de los inmigrantes internacionales recientes que han llegado a Playa del Carmen en los lustros 1995-2000, 2005-2010 y 2010-2015. Inclusive, la proporción de población que ha llegado proveniente de Estados Unidos de Norteamérica se ha incrementado considerablemente en la ciudad con el correr de los años. Este grupo de población ha incluido, tanto a los nativos norteamericanos como a los mexicanos que, luego de haber emigrado a esa nación, recientemente han retornado a su país natal, e incluso, descendientes de estos grupos. La primacía estadounidense ha sido complementada por inmigrantes internacionales recientes que han arribado desde contextos latinoamericanos, caribeños y europeos, primordialmente (véase figura 2).

Así, en el lustro 1995-2000 han sido Italia y Argentina los otros contextos de salida de la inmigración internacional reciente que se ha radicado en Playa del Carmen. En el siguiente lustro analizado, 2005-2010, fueron los nacionales venezolanos y beliceños quienes siguieron a los estadounidenses en importancia. Y finalmente, entre 2010 y 2015 ha sido Argentina, nuevamente, y Canadá, los lugares del exterior desde donde han llegado mayores proporciones de inmigrantes recientes extranjeros (véase figura 2).

En el caso de la población inmigrante interna reciente, como se ha indicado antes, ha sido contundentemente mayor a la procedente del exterior; e inclusive, el crecimiento social de la población de Playa del Carmen se ha producido esencialmente por la inmigración interna en México, más que por la inmigración internacional. Para el análisis de los contextos de origen de la inmigración interna mexicana, los municipios o delegaciones en los cuales se ha dividido el territorio de México, se han clasificado en dos categorías, a saber: ámbitos urbanos y ámbitos no urbanos. Los municipios que se han considerado como ámbitos urbanos han sido aquellos que han contado un área urbana principal o cabecera con una población de 15 mil habitantes y más, junto con los municipios o delegaciones que forman parte de las zonas metropolitanas y las conurbaciones; y por complementariedad, los municipios o delegaciones que se han considerado como ámbitos no urbanos han sido aquellos cuyo principal asentamiento humano no ha alcanzado el umbral de las 15 mil personas, no forman parte de una zona metropolitana ni de una conurbación.

Con base en estos criterios se han clasificado en los años 2000 y 2010 los municipios y las delegaciones mexicanos en ámbitos no urbanos y urbanos. Este no ha sido el caso de 2015, dado que la fuente de información considerada para ese año ha sido una encuesta demográfica por muestreo. Así, para el año 2015 se ha mantenido la categorización de los municipios y delegaciones realizado con base en los resultados del XIII Censo de Población y Vivienda 2010.

Adicionalmente, se han presentado otras limitaciones en la construcción de los ámbitos urbanos y no urbanos para los años 2000 y 2010. Por una parte, una proporción exigua, pero no despreciable de la población no ha especificado los datos a través de los cuales se ha clasificado la población según condición migratoria, que se ha dicho previamente. Aunado a ello, ha estado el problema de los menores de 5 años nacidos en México, los cuales han sido clasificados en inmigrantes internos recientes y no migrantes recientes con base en el lugar de nacimiento, pero la pregunta sobre el territorio natal ha admitido respuestas de la entidad federativa donde nacieron las personas y, por tanto, se desconoce el municipio o delegación de procedencia. En síntesis, para una proporción significativa de la población inmigrante interna reciente no se ha precisado si han salido de ámbitos urbanos o no urbanos, por las limitaciones que se han identificado.

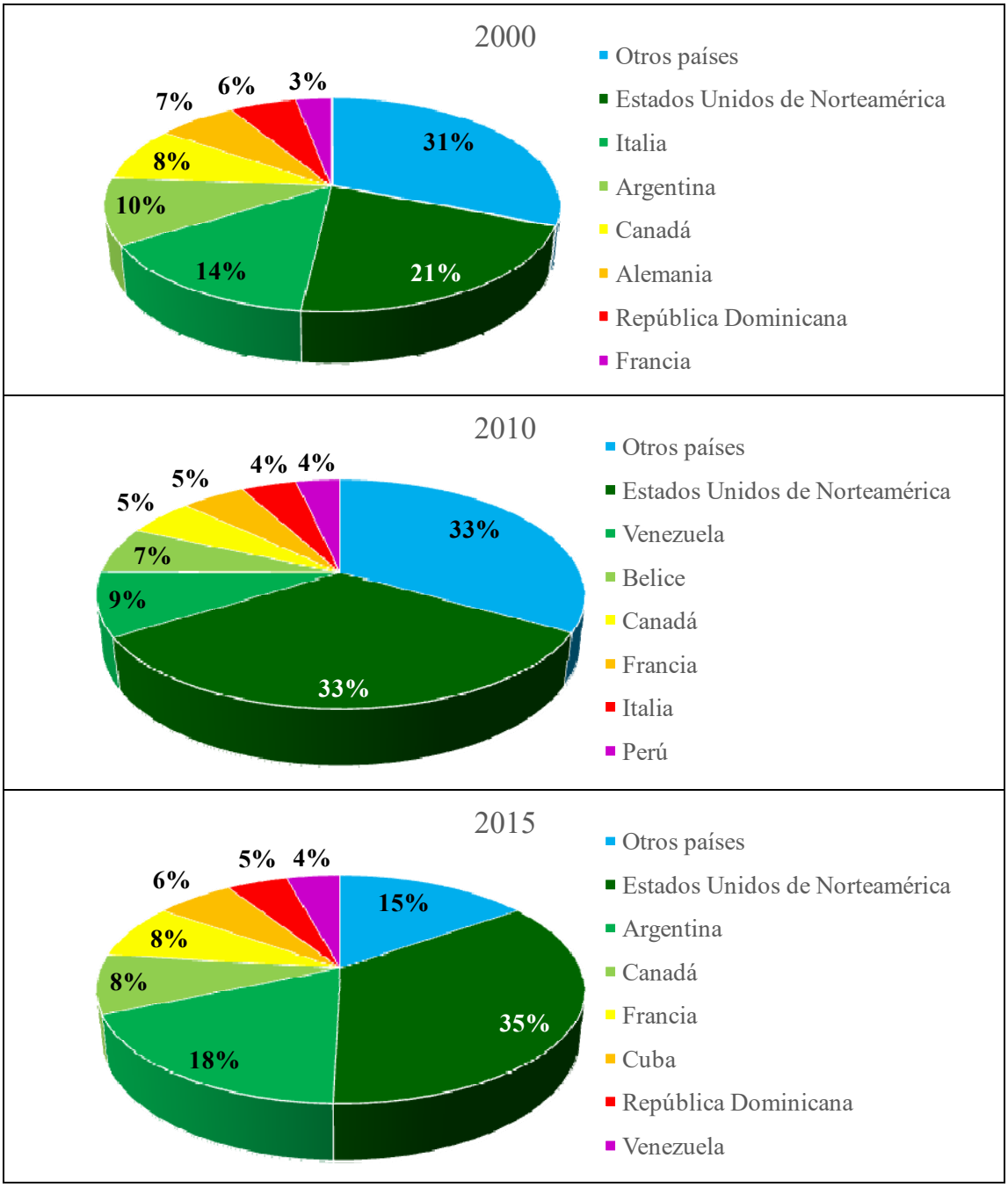


Figura 2: Playa del Carmen: contexto de origen de los inmigrantes internacionales recientes, 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[3]

Sin embargo, no hay lugar a dudas que la mayor proporción de los inmigrantes internos recientes que ha llegado a Playa del Carmen ha venido desde ámbitos urbanos. De hecho, en el lustro 1995-2000, 69 de cada cien inmigrantes internos han llegado desde municipios o

[3] La figura 2 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

delegaciones que han correspondido a la categoría ámbitos urbanos; este porcentaje ha aumentado a 82 de cada centena al considerar únicamente a los inmigrantes internos, cuyos lugares de procedencia se han clasificado efectivamente. Para el lustro 2005-2010, los inmigrantes internos recientes procedentes de ámbitos urbanos se han registrado entre 71% y 87%, mientras que, de 2010 a 2015, entre 59 y 76 de cada centena de inmigrantes internos han llegado desde municipios o delegaciones que se han clasificado como ámbitos urbanos. La migración interna hacia Playa del Carmen ha sido predominantemente urbana-urbana entre 1995 y 2015 (véase figura 3).

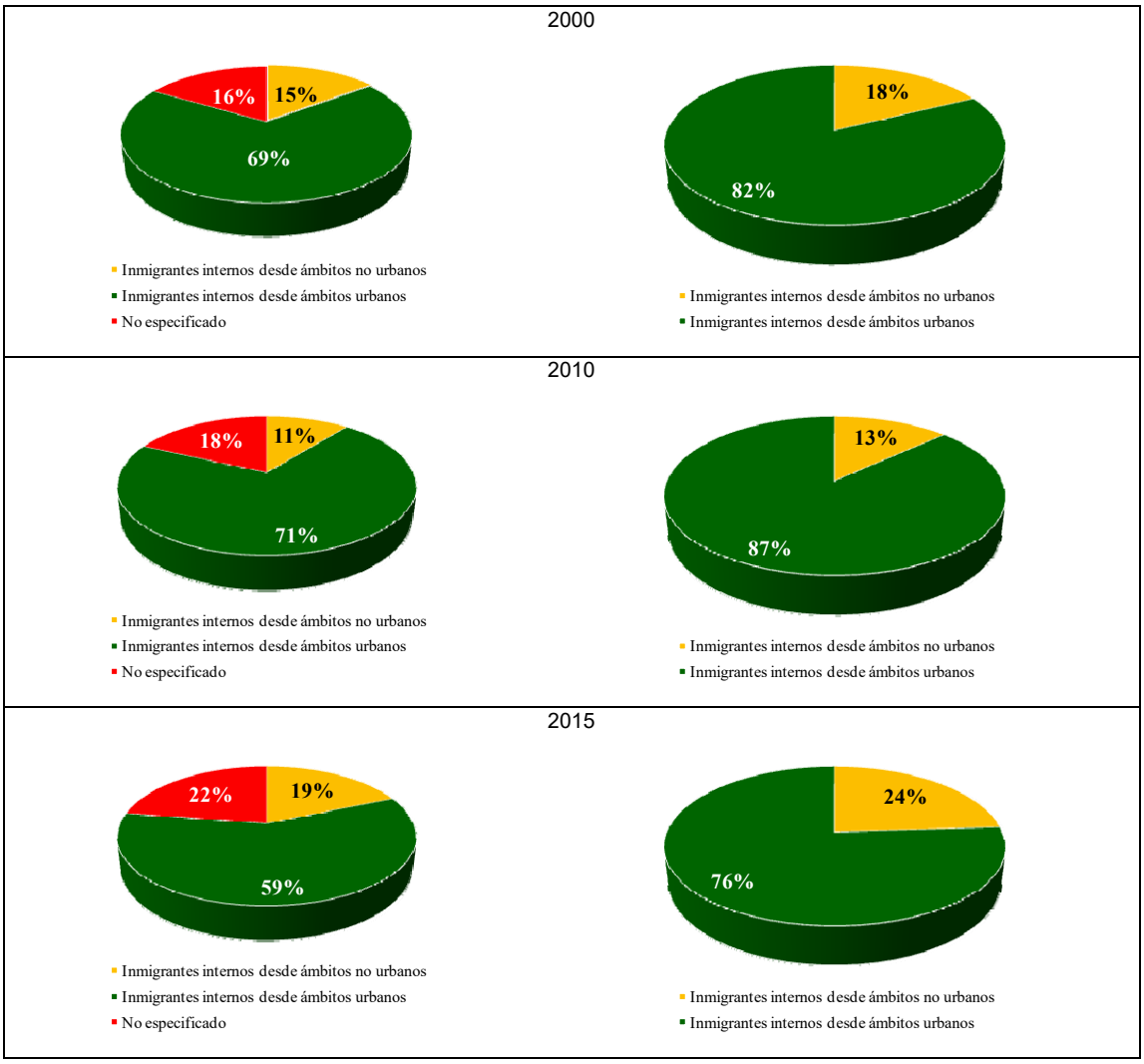


Figura 3: Playa del Carmen: contexto de origen de los inmigrantes internos según condición de urbanización, 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[4]

La estructura de la población ha resultado importante en los estudios sociodemográficos, entre otras razones, por la estrecha vinculación de los componentes del crecimiento de la población y la composición por edad y sexo. En otras palabras, los componentes vitales y

[4] La figura 3 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

sociales del crecimiento afectan la estructura por edad y sexo de la población y al mismo tiempo la composición ha incidido en las tasas de eventos vitales. Igualmente, el ciclo de vida de las personas, y de los hogares que conforman, se encuentra estrechamente vinculado con el patrón etario característico de las tasas de migración (Partida, 2013, p. 426); es decir, la movilidad espacial y la distribución geográfica de la población también han afectado la estructura por edad y sexo.

La población de Playa del Carmen se ha dividido en cuatro grandes grupos etarios: los infantes, menores de 15 años de edad; los jóvenes, con edades entre de 15 a 29 años; los adultos, de 30 a 64 años de edad; y finalmente, los adultos mayores, de 65 años y más. A través de estos grandes grupos la magnitud que han manifestado y la relación entre ellos, han determinado los efectos de los componentes del crecimiento demográfico, y en especial de la migración. En Playa del Carmen la proporción de población menor de 30 años se ha reducido en el lapso bajo estudio. Por complementariedad, la población adulta, de 30 a 64 años de edad, ha aumentado considerablemente su participación porcentual dentro de la población total. Igualmente, la población adulta mayor ha incrementado su peso porcentual sobre la totalidad de la población de la ciudad, pero no en la misma medida que la población adulta joven y madura (véase cuadro 2).

La población no migrante reciente de Playa del Carmen ha presentado un comportamiento similar al que se ha observado en la población total. Y la población migrante reciente ha presentado algunas diferencias respecto al comportamiento de la población no migrante reciente y la población total. En el caso de la población inmigrante reciente interna, entre 2000 y 2015 la mayor proporción ha correspondido a la población joven, mientras que entre los inmigrantes internacionales ha predominado la población adulta. Se debe recordar que la población adulta ha incluido el rango etario más amplio, que ha abarcado 35 años simples o desplegados, a diferencia de los otros grupos etarios.

Además, en la población total los no migrantes recientes y los inmigrantes recientes internos se ha observado un predominio de los hombres sobre las mujeres a nivel general y en la mayoría de los grupos etarios, mientras que esa suerte de hegemonía masculina ha sido más irregular entre los inmigrantes recientes internacionales. Sin embargo, la brecha entre población masculina y femenina ha sido menor en 2010 y 2015 respecto a 2000, en términos generales. Ha quedado pendiente precisar la situación conyugal o estado civil de estos grupos poblacionales, variable sociodemográfica que podría contribuir en la profundización del análisis.

Los factores que determinan la composición de la población por sexo se han asociado a la ocurrencia de los fenómenos demográficos diferenciados, entre ellos la propensión a migrar. En este orden de ideas, Vinuesa y otros han expresado que la distribución por sexo ha respondido a la necesidad de distinguir los grupos de mujeres y de hombres, entre otras razones, por las particularidades que se han representado, en el comportamiento demográfico, en las actividades sociales y económicas de estos dos grupos poblacionales, y también por los diversos modos de utilización que han hecho del espacio urbano (Vinuesa y otros, 1997, p. 187). De esta forma, la relación de masculinidad ha resultado un indicador pertinente para analizar la distribución por sexo en los grupos etarios de la población.

En Playa del Carmen, la relación de masculinidad en la población, según grupos etarios y condición migratoria, ha confirmado la hegemonía masculina. Efectivamente, se ha observado con mayor frecuencia una relación de masculinidad superior a 100, es decir, por cada cien mujeres se ha presentado una cantidad superior a cien hombres. La mayor cantidad de excepciones a este comportamiento se ha presentado en la población inmigrante reciente internacional de la ciudad (véase cuadro 3).

Cuadro 2: Playa del Carmen: población según grupos de edad y sexo por condición migratoria 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[5]

Grupos de edad	Años								
	2000			2010			2015		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
				Inmigrantes internacionales					
Menores de 15 años	6.26	4.57	10.83	2.20	23.96	26.16	4.91	6.23	11.14
15 a 29 años	17.26	22.34	39.59	20.36	6.02	26.38	20.36	13.80	34.16
30 a 64 años	28.43	18.78	47.21	19.19	28.13	47.33	35.82	15.57	51.38
65 años y más	1.18	1.18	2.37	0.09	0.04	0.13	2.14	1.18	3.32
Total	53.13	46.87	100.00	41.84	58.16	100.00	63.22	36.78	100.00
				Inmigrantes internos					
Menores de 15 años	13.00	13.32	26.32	11.50	10.89	22.39	8.98	9.22	18.20
15 a 29 años	26.53	21.20	47.74	24.01	22.95	46.96	28.02	22.83	50.85
30 a 64 años	14.34	10.56	24.91	16.08	12.97	29.05	15.17	13.99	29.16
65 años y más	0.58	0.45	1.03	0.82	0.78	1.60	0.88	0.91	1.79
Total	54.45	45.55	100.00	52.42	47.58	100.00	53.05	46.95	100.00
				No migrantes recientes					
Menores de 15 años	18.92	17.75	36.67	13.98	16.33	30.30	14.33	14.83	29.16
15 a 29 años	17.78	15.10	32.88	16.01	14.25	30.26	14.22	13.05	27.27
30 a 64 años	16.64	12.71	29.35	19.46	18.60	38.06	21.38	20.04	41.42
65 años y más	0.64	0.47	1.10	1.03	0.35	1.38	1.01	1.14	2.15
Total	53.98	46.02	100.00	50.47	49.53	100.00	50.93	49.07	100.00
				Población total					
Menores de 15 años	15.84	15.35	31.19	12.94	14.71	27.65	13.26	13.16	26.42
15 a 29 años	22.16	18.24	40.40	18.60	16.87	35.48	17.62	15.44	33.06
30 a 64 años	15.64	11.68	27.33	18.48	16.99	35.47	20.01	18.44	38.45
65 años y más	0.62	0.47	1.08	0.93	0.48	1.41	0.99	1.08	2.07
Total	54.26	45.74	100.00	50.96	49.04	100.00	51.88	48.12	100.00

La relación de masculinidad de la población de Playa del Carmen en el lapso de estudio ha tendido a disminuir, excepto en los grupos de población inmigrante reciente internacional, principalmente. De hecho, en 2000 había 113 hombres inmigrantes internacionales por cada cien mujeres con esa misma condición migratoria; y, en 2015 había 172 hombres por cada cien mujeres dentro de la población que ha migrado desde el extranjero. Mientras que, la relación de masculinidad de la población inmigrante interna ha pasado de 120 a 113 hombres por cada cien mujeres con esa condición de migrante interno de 2000 a 2015; de 117 a 103 entre los no migrantes recientes; y finalmente, de 119 a 108 hombres por cada cien mujeres en el conjunto de la población de la ciudad.

[5] El cuadro 2 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

Cuadro 3: Playa del Carmen: relación de masculinidad según grupos de edad por condición migratoria 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[6]

Grupos de edad	Años		
	2000	2010	2015
	Inmigrantes internacionales		
Menores de 15 años	137.04	9.19	78.70
15 a 29 años	77.27	338.06	147.59
30 a 64 años	151.35	68.21	230.09
65 años y más	100.00	200.00	181.25
Total	113.36	71.95	171.92
	Inmigrantes internos		
Menores de 15 años	97.56	105.60	97.42
15 a 29 años	125.14	104.64	122.76
30 a 64 años	135.77	123.96	108.39
65 años y más	127.37	106.30	97.12
Total	119.56	110.15	113.00
	No migrantes recientes		
Menores de 15 años	106.59	85.59	96.60
15 a 29 años	117.77	112.30	108.91
30 a 64 años	130.94	104.62	106.65
65 años y más	135.79	290.99	88.40
Total	117.28	101.88	103.24
	Población total		
Menores de 15 años	103.20	87.97	100.76
15 a 29 años	121.47	110.27	114.11
30 a 64 años	133.87	108.77	108.50
65 años y más	131.98	195.92	91.61
Total	118.62	103.90	107.80

3. EMIGRACIÓN INTERNA RECIENTE DESDE PLAYA DEL CARMEN

La población emigrante reciente desde Playa del Carmen está conformada por las personas que cinco años antes residían en este ámbito espacial y para el momento de la aplicación del cuestionario correspondiente al censo o encuesta eran residentes de una municipalidad o delegación distinta al municipio Solidaridad de Quintana Roo en los Estados Unidos Mexicanos. En el caso de los menores de 5 años, se ha asumido la emigración nula para ese

[6] El cuadro 3 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

grupo etario por la complejidad de estimación, esencialmente. Además, se ha incluido este acápite correspondiente a los emigrantes recientes internos desde Playa del Carmen, con el propósito de construir luego las tasas de migración internas desde y hacia esta ciudad según edad y sexo, para lo cual ha resultado necesario identificar cuántas personas han salido de ella en los lustros bajo estudio; y también, cuáles son las características sociodemográficas básicas de estos emigrantes internos recientes, según las fuentes de información consideradas.

La población que ha emigrado internamente desde Playa del Carmen se ha dividido en cuatro grandes grupos etarios: los infantes, con edades de 5 a 14 años; los jóvenes, con edades entre de 15 a 29 años; los adultos, de 30 a 64 años de edad, que incluye a adultos jóvenes y adultos maduros; y, finalmente, los adultos mayores, de 65 años y más. Así, la proporción de población adulta se ha ampliado en el lapso bajo estudio entre los emigrantes recientes. Por complementariedad, las poblaciones joven e infantil han reducido su participación porcentual dentro de la población emigrante total, mientras que, la población adulta mayor prácticamente ha mantenido su peso porcentual sobre la totalidad de la población que ha salido de la ciudad con fines de residenciarse y para hacer su vida en otro contexto espacial mexicano (véase cuadro 4).

Cuadro 4: Playa del Carmen: población emigrante según edad y sexo y la relación de masculinidad, 2000, 2010 y 2015. (Elaboración propia)[7]

Grupos de edad o indicador	Años								
	2000			2010			2015		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Población según edad y sexo									
5 a 14 años	13.53	14.01	27.54	2.80	5.14	7.94	5.97	5.44	11.41
15 a 29 años	25.12	16.43	41.55	27.65	18.72	46.37	19.17	17.83	37.00
30 a 64 años	14.49	14.01	28.50	25.43	18.58	44.00	29.46	19.81	49.27
65 años y más	1.93	0.48	2.42	0.00	1.69	1.69	0.39	1.93	2.32
Total	55.07	44.93	100.00	55.87	44.13	100.00	54.98	45.02	100.00
Relación de masculinidad									
5 a 14 años			96.55			54.46			109.66
15 a 29 años			152.94			100.00			107.51
30 a 64 años			103.45			136.88			148.67
65 años y más			400.00			0.00			100.00
Total			122.58			126.63			122.14

Entre los emigrantes recientes playenses han predominado los hombres sobre las mujeres en el conjunto de todos los emigrantes, y también en la mayoría de los grupos etarios que se han considerado dentro del análisis. Esta afirmación se ha desprendido tanto de la distribución porcentual etaria en cada sexo y a través de la relación de masculinidad, en los cuales se ha puesto en evidencia el predominio de la población masculina emigrante reciente. Para esta subpoblación también se han observado posibles problemas de precisión de la muestra correspondiente al XIII Censo de Población y Vivienda 2010, mientras que en los indicadores construidos para el año 2000 se han encontrado algunos valores atípicos que se han vinculado con lo exigua que era la población emigrante reciente ese año; verbigracia, un

[7] El cuadro 4 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida).

índice de masculinidad de 400 hombres por cada 100 mujeres en la población adulta mayor, lo cual se ha debido a lo mínimo que era los adultos mayores, en general, y especialmente los emigrantes recientes de Playa del Carmen, según el XII Censo General de Población y Vivienda 2000, del cual se ha usado el universo del empadronamiento (véase cuadro 4).

Los emigrantes internacionales recientes desde Playa del Carmen no se han considerado en estas líneas, principalmente por la complejidad para su estimación.

4. MIGRACIÓN INTERNA HACIA Y DESDE PLAYA DEL CARMEN: TASAS POR EDAD Y SEXO

La migración se ha asociado estrechamente con las edades productivas de la población. Así, en el patrón etario común de la migración interna se han distinguido dos componentes típicos, a saber: el componente infantil y el componente de trabajo o laboral. También se han identificado dos edades de importancia dentro de la pauta tradicional de la migración interna: la edad baja, en la cual la tasa se hace mínima, y la edad alta, que corresponde a la tasa máxima. Otro elemento que se ha reconocido dentro de esta pauta o patrón ha sido el intervalo intergeneracional (Partida, 2014, p. 23; Partida, 2013, p. 427).

El componente infantil de la migración interna "va del inicio de la vida a la edad baja, es decir, donde las tasas alcanzan un mínimo en la niñez o adolescencia" (Partida, 2013, p. 427), y el componente del trabajo "con su forma de campana sesgada hacia la derecha y que alcanza un máximo en la edad alta" (Partida, 2014, p. 23) se extiende desde la edad baja hasta el final de la vida. El intervalo intergeneracional ha correspondido al distanciamiento promedio aproximado a la edad media de los padres migrantes con hijos, que se ha asociado a la similitud en el ritmo de descenso de los dos componentes (Partida, 2013, p. 427), infantil y laboral (véase figura 4). La edad baja de la inmigración en Playa del Carmen se ha registrado entre los 5 y 9 años de edad en los tres lustros que se han analizado. Mientras que las tasas máximas se han presentado entre los 15 y 19 años de edad en los lapsos 1995-2000 y 2005-2010 y en las edades que van de los 20 a los 24 años en 2010-2015, último lustro bajo análisis. Estas edades bajas y altas, en las cuales se han ubicado las tasas mínimas y máximas, no han presentado diferencias según género en los lapsos estudiados (véase figura 4).

En síntesis, las tasas máximas de inmigración se han presentado en edades jóvenes, en las cuales se combinan la asistencia escolar a la educación media superior (preparatoria o vocacional) y superior (licenciatura, especialidad, maestría o doctorado) con el inicio de la vida laboral y la formación de nuevas familias. En otras palabras, han sido jóvenes y adultos jóvenes quienes han llegado a Playa del Carmen. El desplazamiento territorial de estos grupos se encuentra vinculado con la inserción al mercado laboral y la transición a la vida adulta. Porque como se ha señalado previamente, en la juventud y las primeras edades adultas se ha presentado una mayor propensión a migrar por varios motivos, entre los cuales se encuentran: el abandono del hogar paterno, la formación de pareja y nueva familia, la primera inserción laboral y otros eventos relacionados con la transición a la adultez.

En los tres lustros analizados se han presentado varios casos de ascenso de las tasas en edades adultas, tanto jóvenes como maduras. Este comportamiento ha producido una suerte de segunda edad baja en el componente laboral. Esta situación se ha cuestionado en la medida en que el comportamiento de las tasas de inmigración de Playa del Carmen se ha separado del patrón típico de las tasas de migración interna (véase figura 4).

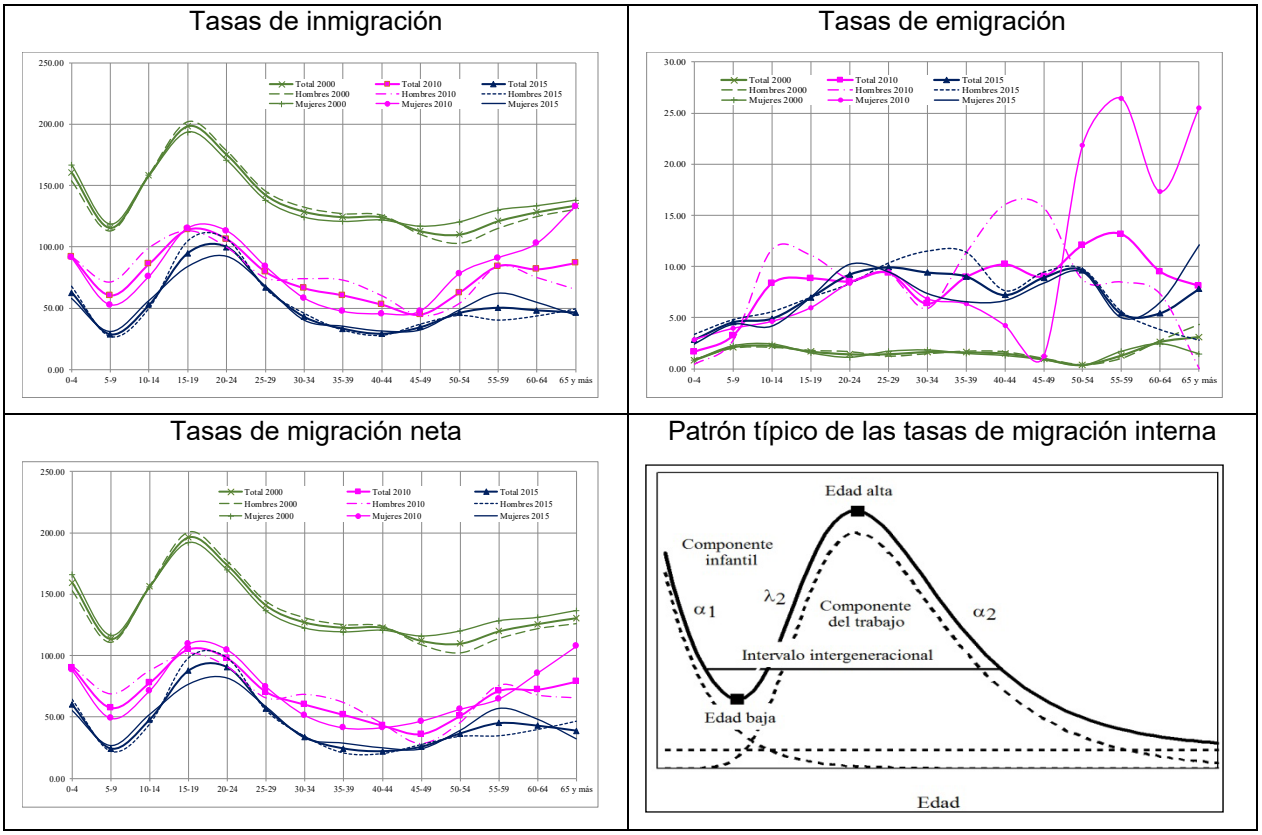


Figura 4: Playa del Carmen: tasas de inmigración, de emigración y de migración neta según edad y sexo, 1995-2000, 2005-2010 y 2010-2015; y edades y componentes del patrón típico de las tasas de migración interna. (Elaboración propia)[8]

El nivel de la inmigración hacia Playa del Carmen ha descendido entre 1995 y 2015, es decir, se ha identificado una tendencia a la disminución de la intensidad de la inmigración a medida que ha pasado el tiempo. En otras palabras, las tasas más altas se han observado en el lustro 1995-2000 y las más bajas en 2010-2015, incluso para ambos sexos. Además, las mayores diferencias entre las tasas de inmigración femeninas y las masculinas se han presentado de manera más marcada en el lustro 2005-2010 (véase figura 4).

Las tasas de emigración desde Playa del Carmen han aumentado en el lapso 1995-2015; en otras palabras, se ha elevado el nivel de la emigración de 1995-2000 a 2010-2015. En el lustro 2005-2010 se han presentado las tasas de emigración más altas para unos cuantos grupos etarios quinquenales, inclusive, se podría afirmar que las mayores tasas de expulsión de población desde la ciudad se han presentado en ese lustro. También entre los años 2005 y 2010 se han observado las brechas más marcadas en las tasas de emigración según sexo, en especial, a partir de los 35 años de edad. No obstante, la intensidad de la emigración en la localidad ha sido bastante inferior a la correspondiente a la inmigración en todos los grupos etarios y para ambos sexos. Efectivamente, solo excepcionalmente en algunos grupos etarios, y en particular en el lustro 2005-2010, se han observado tasas de emigración con valores superiores a 13‰ (véase figura 4).

[8] La figura 4 se ha construido con base en censos generales de población y vivienda 2000 y 2010 (muestra expandida) y Encuesta Intercensal 2015 (muestra expandida). Además, el patrón típico de las tasas de migración interna se ha tomado de Virgilio Partida Bush (2015).

Playa del Carmen ha devenido en una ciudad de atracción migratoria, en tanto que la migración neta, es decir, el balance entre inmigración y emigración ha resultado con valores positivos en los tres lustros bajo estudio. En 1995-2000 la cúspide de la migración neta se ha presentado en el grupo de 15 a 19 años de edad, para los hombres, las mujeres y la población total. La tasa cúspide masculina ha sido 200‰; la femenina ha estado en 192‰; y finalmente la cúspide de la migración neta total ha correspondido a una tasa de 197‰. Además, la edad baja de la migración neta se ha observado entre los 5 y 9 años de edad, sin mayores diferencias por sexo (véase figura 4).

En el segundo lustro analizado, 2005-2010, la tasa de migración neta cúspide masculina ha sido 102‰, lo cual ha significado una pérdida de casi el 50% del valor que había presentado en el lustro 1995-2000. En el caso de la tasa de migración neta cúspide femenina, ha estado en 109‰, también ha presentado una reducción considerable respecto al lustro anterior de análisis. Finalmente, 105‰ ha correspondido a la tasa cúspide de la migración neta total, la cual ha mostrado también una reducción significativa en comparación con el lapso 1995-2000. Estas tasas máximas de migración neta se han alcanzado en el grupo de 15 a 19 años de edad para ambos sexos. También, entre los años 2005 y 2010, las tasas mínimas de migración neta se han registrado entre los 5 y 9 años, edad baja, con algunas diferencias según sexo (véase figura 4).

En el último lustro analizado, 2010-2015, las tasas cúspides de migración neta se han alcanzado en el grupo de 20 a 24 años de edad para ambos sexos. La tasa cúspide masculina ha sido 98‰; la que ha registrado la población femenina se ha ubicado en 82‰; y, por último, 91‰ ha correspondido a la tasa cúspide de la migración neta general para ambos sexos. Estas tasas cúspides de migración neta han reducido ligeramente sus valores respecto al lustro previo, 2005-2010 y con mayor ímpetu si se compara con el lustro 1995-2000, lapso inicial de estudio. Por tanto, se ha observado una tendencia a la disminución de la intensidad de la migración neta a través del transcurrir del tiempo (véase figura 4).

5. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

En estas líneas se ha destacado el acelerado crecimiento de la población de Playa del Carmen, Quintana, Roo. Este crecimiento, que se ha producido principalmente por la migración desde otros lugares del propio México, es decir, como consecuencia de la migración interna y, también, pero en menor medida el incremento poblacional en la ciudad se ha generado por la migración internacional. Sin lugar a dudas, el crecimiento social ha permitido la transición de Playa del Carmen de pueblo a ciudad de talla demográfica pequeña y, finalmente, a una ciudad intermedia en apenas 25 años.

La población residente en Playa del Carmen se ha estudiado en tres categorías según la condición migratoria, a saber: (i) los inmigrantes internacionales recientes, los cuales han arribado al país en los lustros 1995-2000, 2005-2010 y 2010-2015, principalmente desde Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Argentina, Venezuela, Belice, Canadá, Francia y otros contextos latinoamericanos, caribeños y europeos. En este grupo ha predominado las edades adultas; (ii) los inmigrantes internos recientes, los cuales principalmente han llegado a la ciudad desde ámbitos urbanos y predominantemente a edades jóvenes; y por último, (iii) los no migrantes recientes, grupo en el cual se han incluido a los nativos de Playa del Carmen, y también, a los inmigrantes internacionales e internos de tiempos pretéritos a cada lustro analizado; en este grupo los menores de 15 años de edad han tenido un mayor peso porcentual en comparación con los inmigrantes internos e internacionales. En términos generales, en Playa del Carmen la población masculina ha superado en proporción a la femenina.

Durante la transición a la adultez de la población, se ha observado mayor propensión a migrar y Playa del Carmen entre 1995 y 2015 ha devenido en un ejemplo de ello. Las huellas que ha dejado la inmigración en la composición de la población de la ciudad en las edades jóvenes y adultas jóvenes así lo han confirmado. Esto debe estar vinculado principalmente con el inicio de la vida laboral, porque entre las causas de la migración tanto interna como internacional han destacado los motivos laborales; y el inicio de la vida laboral se ha relacionado con el desplazamiento territorial para obtener el trabajo anhelado. Además, otro de los motivos de la migración a edades jóvenes y adultas jóvenes ha sido la continuación con la educación escolarizada, pero Playa del Carmen no se ha destacado por una oferta educativa diversificada que atraiga población.

Entre los emigrantes recientes internos desde Playa del Carmen han predominado los hombres sobre las mujeres. La mayor proporción de emigrantes internos recientes han presentado edades entre los 15 y 44 años, es decir, han sido jóvenes y adultos jóvenes. Las razones educativas y laborales deben estar vinculadas con las salidas de estos grupos etarios. Pero la emigración desde Playa del Carmen no ha superado la inmigración y, por tanto, ha devenido en una ciudad que atrae población. Incluso, la huella que ha dejado la emigración en la estructura de la población de la ciudad ha sido poco significativa.

La migración se ha asociado estrechamente con las edades productivas de la población y Playa del Carmen ha constituido un ejemplo de ello como contexto de recepción de migraciones internas e internacionales entre 1995 y 2015. Este asentamiento humano ha madurado en términos urbanísticos, una vez que ha transitado de pueblo a ciudad pequeña y, más recientemente, a ciudad intermedia. Esta mutación urbana se ha generado principalmente por el crecimiento social, porque la velocidad a la cual ha crecido en términos demográficos, prácticamente no sería posible de alcanzar a través del crecimiento natural de la población.

REFERENCIAS

Partida, V. (2015). Medición de la migración interna en México a partir de los censos de población de 1990-2010. En R. Cruz, y F. Acosta. *Migración interna en México: tendencias recientes en la movilidad interestatal* (pp. 57-114). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Partida, V. (2014). *Estimación indirecta de la migración interregional: el caso de México*. Ciudad de México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede México.

Partida, V. (2013). Notas para un curso de análisis demográfico. Ciudad de México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Mimeografiado).

Vinuesa, J., Zamora, F., Gènova, R., Serrano, P. y Recaño, J. (1997). *Demografía: análisis y proyecciones*. Madrid: Editorial Síntesis.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_ CS-14

NORMATIVA PARA EL EQUIPAMIENTO URBANO EN VENEZUELA. REFERENCIAS TEÓRICAS Y ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS. AVANCE DE INVESTIGACIÓN

Hilda Torres Mier y Terán
Área de Estudios Urbanos, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
torresmiery@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo forma parte del proyecto de investigación en curso, denominado: "La planificación urbano-territorial en Venezuela. Análisis teórico de instrumentos entre 1946 y 2016. El caso de Caracas", avalado por la Coordinación de Investigación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, en octubre de 2016. Tiene como objetivo presentar un avance en el análisis de la evolución de instrumentos para la previsión de equipamientos urbanos en planes y normativas establecidos en el país. El análisis se desarrolla identificando los fundamentos teóricos y las referencias nacionales e internacionales que han influido en su diseño. Una distante referencia al respecto puede identificarse en los modelos europeos del socialismo utópico y sus propuestas de ciudad, luego, en la práctica de la urbanística ligada a consideraciones sanitarias, planes directores y regulación del suelo urbano, alrededor del siglo xix y hasta principios del siglo xx. La consideración de previsiones en el país se refleja de alguna manera en la modernización guzmancista del siglo xix, pero su incorporación definitiva y contemporánea se desarrolla a partir del proceso de urbanización acelerado en el siglo xx venezolano, mediante la influencia de profesionales con formación en el exterior, la adopción de modelos como la unidad vecinal y la modernización de índices reflejados en la normativa y en los planes urbanos recientes. Actualmente, los cambios en la naturaleza y dinámica de las metrópolis y megalópolis, el reconocimiento al derecho a la ciudad, a la vez que la creciente escasez en la disponibilidad de recursos, sugieren la necesidad de revisar los instrumentos disponibles, planteándose algunas hipótesis sobre su contenido teórico y su aplicación a la ciudad venezolana.

Palabras clave: equipamientos urbanos, planificación urbana, teoría urbana, derecho a la ciudad, Venezuela.

Los equipamientos urbanos resultan una condición insoslayable que define la propia naturaleza de la metrópoli. Pueden clasificarse como infraestructuras de red y servicios puntuales. Los primeros incluyen sistemas de agua potable, cloacas y alcantarillado, electricidad, telefonía, cable óptico, gas y otros, a lo largo de infraestructuras lineales. Los equipamientos o dotaciones puntuales, objeto de estudio, se refieren a estructuras edificadas de localización específica, que permiten el suministro o desarrollo de servicios tradicionalmente de tipo sanitario y asistencial, recreativo, educacional, cultural, de sedes de infraestructura y comercio. En Venezuela la evolución de la consideración de estos equipamientos en las políticas de bienestar colectivo y la intervención y la planificación urbana, es el resultado de influencias teóricas y modelos internacionales, asociados a la modernización, la urbanización y la metropolitanización propia del siglo xx, que han sido adaptados a las condiciones locales. Esto se refleja en el contenido de políticas, planes urbanos, en la legislación y en la ejecutoria de intervenciones urbanas, especialmente a partir de la modernización petrolera, y la transformación del país, de uno predominantemente rural a uno casi totalmente urbano, metropolitano y megapolitano, desde principios del siglo xx. Algunos antecedentes históricos permiten comprender la evolución de las políticas de equipamientos, particularmente en el caso de Caracas, al que se hace referencia.

Las nuevas realidades metropolitanas, algunas presentes y otras previsibles en nuestras ciudades, exigen también revisar su asociación con los equipamientos necesarios en la modernización contemporánea, éticamente fundamentada en el derecho citadino al disfrute de esos equipamientos con equidad, y en la necesidad de su optimización como condición necesaria para la productividad urbana y la generación de riqueza. Esta revisión, componente de avance de una investigación de mayor alcance sobre la planificación urbana y territorial en Venezuela actualmente en curso, no es de ningún modo exhaustiva, pero permite identificar líneas de investigación necesarias para profundizar en el tema de los equipamientos urbanos, que permitan actualizar la normativa y los criterios de dotación vigentes en el país.

CIUDADES Y ACCESO A LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS. TENDENCIAS

La Nueva Agenda Urbana concretada por la Conferencia Hábitat III de la Organización de Naciones Unidas, en octubre de 2016 en Quito, Ecuador, promueve ciudades sostenibles, resilientes, socialmente incluyentes, libres de violencia, económicamente productivas, mejor conectadas y particularmente atentas a la problemáticas de los desarrollos informales para proveerles de servicios (NU-Habitat, 2016; NU-Asamblea General, 2016; NU-PNUD, 2013). Esta ciudad debe ser compacta, mixta, polinuclear, densa, orientada al transporte público más que al vehículo particular, para calidad de vida y objetivos de desempeño económico productivo y de innovación. Sin la productividad urbana, se limita el crecimiento económico, la financiación del bienestar y la redistribución equitativa de la riqueza. La mundialización está trayendo riesgos, en ocasiones sin la adecuada respuesta de equipamiento urbano en medicina ambiental, preservación de espacios naturales (Levy, 2014), prevención de incidencias fatales del tráfico, contaminación e infecciones. Los nuevos equipamientos también deben responder a criterios de minimización de costos y a transparencia de la información mediantes bases de datos (*big data*). La escala de las intervenciones debe atender nuevas formas urbanas como megaciudades y regiones urbanas, donde las centralidades actúan como nodos globales y regionales de flujos de personas, bienes y servicios. La movilidad multidimensional debe proveer acceso a los bienes y servicios, a mercados de trabajo y a las conexiones sociales, y la ciudad debe ser capaz de desarrollarse con tecnologías verdes y fuentes renovables de energía, así como infraestructura para dotarla de capacidad de resiliencia ante eventos extremos. Una ciudad inteligente (*smart city*) es aquella que usa innovadoramente las tecnologías de información y comunicación para

mejorar la calidad de vida y la competitividad. Esto requiere gobernanza y fórmulas de financiamiento y planificación innovadoras para potenciar las fuerzas transformadoras de la urbanización.

La habilitación de barrios pobres informales en ciudades, que para 2014 daban residencia a 30% de la población mundial (NU-Habitat, 2016), es también una política estructural necesaria e implica la dotación de infraestructura y equipamientos a estos sectores subdotados, ya que la segregación residencial resulta incompatible con las metas de eficiencia y sostenibilidad urbana. En una política de equipamientos, debe considerarse la economía informal como una importante área de la producción, empleo y generación de ingresos, con una participación de 25% a 40% del producto interno en economías en desarrollo, según cifras oficiales (NU-Asamblea General, 2016).

La planificación espacial estratégica es también una tendencia exitosa desde los años ochenta en ciudades europeas y en otros continentes: grandes proyectos de diseño urbano para la generación de centralidades que atraigan inversiones y permitan el financiamiento de toda la ciudad, incorporando grandes consensos sociales, en armonía con la planificación comprehensiva tradicional, sin exclusión social.

La ciudad globalizada demanda la atención de visitantes asociados a empresas multinacionales, en espacios de encuentro, centros de convención, hoteles, y equipamientos culturales y recreativos sofisticados, de alta tecnología e impersonales (Martinotti, 1996). Pero ello no debe sustituir la necesidad de la recuperación del lugar antropológico, la atención a la población local y de urbanizar la tecnología en el desarrollo del urbanismo de *open source,* tal como propone Sassen (2015).

Mucho de esto puede enmarcarse epistemológicamente en el concepto de la tercera Modernidad, propuesto por F. Ascher (2007) en los años noventa. Ella estaría signada por una racionalización cada vez más acentuada del individuo en la sociedad urbana, que exige someter a revisión constante las prácticas sociales, situaciones individuales y colectivas diferenciadas y cambiantes, y que aconseja recurrir a avances de la ciencia y a paradigmas como la teoría de la complejidad, y no a normas estáticas. El planificador urbano debería entonces proceder “por evaluaciones sucesivas e hipótesis provisionales, para actuar estratégicamente en contextos cada vez más inciertos” (p. 33), privilegiando relaciones multinivel y simultáneas para diferentes escalas y propósitos, para una nueva solidaridad social urbana conmutativa de relaciones de individuos y organizaciones en red, e incorporación de los servicios urbanos tradicionales e individualizados dentro de la visión estratégica de ciudad. El manejo de los servicios públicos de equipamientos en el marco de la ciudad inteligente también ha generado la consideración de nuevas formas de gestión de equipamientos urbanos en diversos organismos públicos internacionales, y en empresas privadas que promocionan estas oportunidades desde el mercado (Villarejo, 2015). Algunos ejemplos son: tarjetas inteligentes para el acceso a servicios; sensores sobre aparcamiento, alumbrado público, tráfico, control ambiental, residuos, transporte público; gestión de incidencias; iniciativas de *car sharing*; medición inteligente de consumos de energía o *smart metering,* redes inteligentes de gestión del suministros o *smart grids*; actuaciones *smart people* en educación, y etiquetas *smart living* de servicios en ciber-seguridad de personas y servicios; y planificación de fuentes de energía alternativa. Esta gama de alternativas asociadas a la *smart city*, debe ser objeto de investigación.

FUNDAMENTOS TEÓRICOS, MODELOS Y REFERENCIAS HISTÓRICAS EN EL TEMA DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS

Las propuestas nostálgicas y las progresistas del siglo xix y principios del siglo xx, entre ellas el socialismo utópico, así como las políticas filantrópicas de industriales y las grandes intervenciones públicas, proponían infraestructura y equipamientos colectivos, en nuevas ciudades impuestas por el imaginario de sus autores, o en nuevos espacios de la ciudad industrial, centrados en aspectos estéticos, morfológicos, higiénicos y tecnológicos. Levy (2014) distingue cinco etapas de producción de la ciudad europea hasta finales del siglo xix. La primera, la ciudad obrera producto de políticas filantrópicas y paternalistas del patronato industrial, lotes con fábricas, y casas obreras con jardín. La segunda, la ciudad utópica, propia de los pensadores socialistas utópicos. Las tres últimas etapas propuestas se resumen en los grandes trabajos de Londres, París y el ensanche de Barcelona, España, y en las reformas sanitarias como la *Public Health Act* inglesa de 1848.

Los grandes trabajos o intervenciones desarrollaban redes de saneamiento, sistemas de plazas, parques, jardines y bosques suburbanos como espacios de contemplación, teatros, hospitales, edificaciones institucionales y militares, iglesias, mobiliario urbano, iluminación, estaciones de tren, y la apertura de vías o *grandes persées urbaines*, que también se explica en la tradición de renovación urbana de la época (Bowie, 2001). Este es el caso de *les Grands travaux* parisinos desde 1852, y el reordenamiento regularizador ejecutado en ciudades capitales occidentales del siglo xix (Choay, 2006). En el caso de París, las operaciones se presentaron como una obras de prestigio del régimen, pero tuvieron también una impronta urbanística propia que, basándose en la actualización de las normas de expropiación y de vivienda insalubre (Bourillon, 2000), permitieron demoler edificios completos y no solo las franjas de ampliación vial, para evitar el resultado de edificaciones mutiladas, privadas de ventilación e insalubres (Darin, 1988). En estos enfoques predominó el sanitarismo y el esteticismo de la intervención urbana.

Entre las utopías de finales del siglo xix, la ciudad-jardín de E. Howard unía campo y ciudad para también resolver la crisis sanitaria de la ciudad industrial, pero ello no se materializó más que en urbanizaciones de suburbio con jardín en Inglaterra, y alrededor de París, a principios del siglo xx. La ciudad-jardín ideal y utópica estaría rodeada de hermosas campiñas con edificios públicos, iglesias, escuelas, universidades, librerías, galerías de pintura, hospital, teatro, piscinas de nado, librería, museo, comercio, invernadero, repartidos entre zonas residenciales radiales, o en el anillo central y *el Crystal Palace* para los edificios y actividades de generales en una escala no vista en otras ciudades (Howard, 1902). Siguiendo a A. Marshall (1885), Howard visualizaba la necesaria desocupación de Londres por parte de 150.000 obreros, para localizarse en estas ciudades a pocos pasos de sus empleos industriales y en casas baratas.

En Alemania, entre 1920-1930, una serie de experiencias urbanísticas como los *seidlungen,* son realizadas bajo postulados también higienistas, centrados en la vivienda obrera. En Barcelona, Ildefonso Cerda (1815-1876) modelaba el ensanche urbano impregnado de sanitarismo y “medicalización del espacio” (Levy, 2014, p. 11), de la técnica en la dotación y diseño de infraestructura, y del igualitarismo en la dotación de servicios urbanos, distribuidos regularmente en el damero propuesto, con un centro social por cada 25 manzanas, mercado, parque urbano, hospital y 42% de áreas libres (Muñoz, 2009). Al tiempo, la ciudad lineal de Soria y Mata, proyecto publicado hacia 1882, también se apoyó al planteamiento de nuevas ciudades, ejes urbanos a lo largo de vías férreas, bajo principios higienistas y paisajistas, que evitaran la costosa intervención de cascos centrales (Navascués, 1969). El proyecto proponía: “agua abundante…kioscos para los servicios de teléfono, vigilancia y salones de espera para viajeros” (Navascués, 1969, p. 4), así como fluido eléctrico, árboles y flores para

sanear y embellecer, hoteles aristocráticos, burgueses y obreros, rodeados de huertas y jardines, colegios para la infancia, academias, iglesias, tiendas de comestibles talleres de varios oficios, fábricas y gran parque de diversiones con lujoso salón-restaurante, teatro, frontón, velódromo y otros diversos recreos para solaz y esparcimiento de los habitantes.

También, a finales de siglo, R. Baumeister publicaba su *Manual de Técnica Urbanística* y J. Stübben el *Manual Der Städtebau*, estableciendo cimientos al urbanismo moderno como disciplina, junto con el movimiento del paisajismo americano en Norteamérica y la notable influencia de Frederic Law Olmstead, activista del movimiento de conservación de la naturaleza y de los primeros pasos hacia la planificación comprehensiva. Al tiempo, se desarrollaba la propuesta de la unidad vecinal (UV) del norteamericano Clarence Perry, como dispositivo de organización de zonas residenciales urbanas. Esta puede asociarse al desarrollo de la disciplina sociológica de finales del siglo xix y principios del siglo xx, concretamente en torno al concepto de comunidad, especialmente por el trabajo de Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft* (1887) o la contraposición entre la comunidad como forma social duradera, estable y antigua, y la sociedad como forma social nueva y efímera, organismo vivo la primera, artefacto mecánico asociado a la aglomeración urbana la segunda (Álvaro, 2010). Estas nociones se transfieren a las escuelas norteamericanas de principios de siglo y son reinterpretadas por planificadores urbanos para dar lugar al concepto de vecindario, que algunos autores asocian también a los estudios de la Escuela de Chicago y a las propuestas concretas de Clarence Perry (Barcellos, 2006; Jannière, 2008: Villoria, 2004) entre 1923 y 1929. El concepto fue acogido por la mayoría de las corrientes de planificación urbana hasta el presente, tanto en la planificación comprehensiva de corte científico, como en el urbanismo racionalista del siglo xx.

El urbanismo racionalista europeo, cuyos postulados se resumen en los informes de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), propone también una ciudad utópica, racional y estandarizada, según criterios de orden funcional (*zoning*), donde la unidad habitacional contiene equipamientos mínimos de disfrute recreativo (pista de trote y pileta en azoteas), así como parques, escuelas y actividades culturales en los espacios verdes liberados por la verticalidad alcanzada en las edificaciones. Los grandes equipamientos culturales o comerciales pertenecerían a otra zona de la ciudad. La Carta de Atenas (CIAM, 1933) reclamaba centros de aprovisionamiento, servicios médicos, guarderías, jardines de infantes, escuelas, a las que había que añadir las organizaciones intelectuales y deportivas destinadas a dar a los adolescentes ocasión de trabajos y juegos propios. Dentro de la corriente racionalista, destaca la actuación del arquitecto Josep Lluís Sert, quien por encargo de la Organización de las Naciones Unidas estudió y propuso mejoras al diseño de la unidad vecinal de la Escuela Americana en los años cincuenta, densificándola. En los años cuarenta se había realizado un conjunto importante de planes en varias ciudades de Latinoamérica, donde se aplicó el concepto con la presencia de Sert. Dentro del paradigma de la planificación comprehensiva, instituciones de planificación, como el Departamento de Estudios Regionales del Tennesse Valley Authority en Estados Unidos, y numerosos autores acogían y enriquecían la propuesta original de la UV (Tarchópulos, 2014), con una visión técnica e integral de escala metropolitana y regional. F. Violich, planificador norteamericano, contratado en los años cincuenta para la planificación de Caracas, se formó en este paradigma, con influencias del paisajismo americano, el urbanismo racionalista, la ciudad-jardín y la planificación urbana centrada en el análisis de usos del suelo (Chastain, 2011), que seguiría evolucionanado hasta el presente.

EL CASO DE VENEZUELA. EVOLUCIÓN DE CONCEPTOS, PLANES E INSTRUMENTOS

La obras sanitarias y de ornato guzmancistas entre 1870 y 1882, representaron avances en la dotación de espacios y servicios públicos sanitaristas y de embellecimiento de la ciudad, así como una respuesta a aspiraciones de representación del poder central en las nuevas edificaciones de administración pública, asilos, hospitales, iglesias, paseos, bulevares, teatros y parques (Caraballo, 1991). La obra modernizadora continuaría durante los gobiernos de Castro y Gómez al iniciar el siglo xx, mantienen el afán por el edificio público administrativo, pero también extienden las posibilidades culturales de la ciudad con nuevos equipamientos de teatros y museos, sin olvidar la accesibilidad y el transporte (puentes y avenidas) y parques como El Pinar y Los Caobos. A partir del siglo xx el impacto del petróleo y el cambio estructural en la economía venezolana transformó un país agroexportador en uno exportador de hidrocarburos, acrecentando como nunca las posibilidades presupuestarias de inversión en obras públicas, dentro de un proceso simultáneo de urbanización acelerada. Entretanto, la proliferación de espacios privados recreativos como el Nuevo Circo, clubes sociales refinados, cines y teatros, y la construcción de clínicas privadas, compensaban la limitada ejecutoria pública en equipamientos.

En la propuesta temprana de expansión al este de la ciudad de Caracas, publicada en el año 1912, el ingeniero C. Linares exponía la conveniencia de reservar 30% de los terrenos de una franja de 10 kilómetros de longitud por 2 kilómetros de anchura, que articularía el crecimiento hacia el este, “para vialidad y espacios públicos” (Martín, 1989, p. 75). Sin embargo, la disponibilidad de fuentes de agua potable era la variable determinante de la factibilidad del desarrollo. Almandoz reporta que Linares formuló el problema de la extensión de Caracas en “términos higienistas”: acueductos, calles y cloacas (Almandoz, 1997, p. 237). Esta propuesta, la del Plan de Urbanismo del Valle de Caracas, elaborado en 1937 por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), o la de L. Roche de articulación vial del este de la ciudad, con redes y saneamiento del río Guaire en la misma década, no prosperaron y fueron superadas por la renovación haussmaniana limitada del Plan Monumental de Caracas de 1939, que se comenta más adelante. En el campo privado, las sucesivas realizaciones de L. Roche y otros asociados, en barrios emblemáticos como La Florida, Los Rosales o Altamira, muestran la influencia de los ideales internacionales de ajardinamiento, inspirados en la tesis de “ciudad-jardín”, ya promocionada en *El Cojo Ilustrado* desde 1899 (Landa, 2004; Pérez, 2015). En cuanto a vivienda social, los emprendimientos limitados de Guzmán, Castro o Gómez permitieron construir casas higiénicas para los grupos populares. El Banco Obrero (BO), creado en 1928, financió viviendas en San Agustín del Sur, Catia, Agua Salud. L. Roche y J.B. Arismendi ya construían San Agustín del Norte en 1925 y Los Caobos en 1924, como extensiones del centro al estilo del ensanche, que también se promovieron en Nueva Caracas, Prado de María, Los Cármenes y Los Jardines, aunque con diferencias notables respecto al modelo original. En las nuevas urbanizaciones populares al sur y al oeste, pequeñas plazas de tipo *rond point* cumplían funciones de ornato, emulando ideales estéticos y trazados europeos. Otro modelo de importancia en la ciudad de principios de siglo, fue el del paisajismo americano aplicado a la urbanización Country Club. La oficina de Olmsted Brothers fue contratada para el diseño de la urbanización de suburbio caraqueña, obviando la influencia inglesa directa de ciudad-jardín o a los equipamientos mínimos de unidad vecinal, que ya venían en desarrollo para la época; la incorporación de espacio verde en este caso cristalizó como campos de golf y club privado para las familias propietarias de altos ingresos.

El higienismo y la estética también dinamizaron la ejecutoria urbana pública y privada a principios del siglo xx, a través de la vivienda, la infraestructura y el saneamiento. La Ley de Obras Públicas de 1909, las propuestas del Primer Congreso de Municipalidades de 1911, la creación de institutos como la Oficina de Sanidad Nacional desde 1911, o el Reglamento de Sanidad de 1912, reforzaron institucionalmente la política higienista (Almandoz, 1997), pero

también hicieron mención a equipamientos, tales como estacionamiento de carros, mercados, parques infantiles (Martín, 1989), obras "de necesidad pública", de "comunidad y utilidad pública" y de "ornato público" (Almandoz, 1996, p. 225). En 1930 la Ordenanza sobre Arquitectura Civil de la ciudad reglamentó los "procedimientos para la construcción de nuevas urbanizaciones" en la provisión proporcional de espacios abiertos, parques y plazas (Almandoz, 1997, p. 244), inaugurando así la política pública de estándares de equipamiento urbano y convirtiendo así esta política de dotación en una de escala nacional, pero no aún de planificación urbana.

En el ecléctico Plan Monumental de Caracas, primer esfuerzo de planificación urbana para la ciudad liderado por Maurice Rotival, la Modernidad haussmanniana se aplicó a la renovación del casco central, combinando el *beaux art* con la separación de usos del suelo: zonas reservadas a edificios públicos como "universidades, hospitales, escuelas, parques, mercados públicos, depósitos públicos, terrenos de juego, estaciones de autobuses, garajes públicos, ferrocarriles, zona plantada, zona por plantar, zona reservada para decisiones ulteriores" (CM, GDF, 1939, pp. 10-11). Aunque en el Plan se rechaza "la idea vulgar de que el urbanismo es un lujo, un arte ornamental" (p. 19), también se afirma que "el urbanismo ante todo, debe permitir que la iniciativa privada actúe en armonía con sus disposiciones. De esa armonía y disciplina organizada, es que se logra la belleza", volviendo así a la idea esteticista del instrumento (p. 19).

Para finales de los años cuarenta el arquitecto C.R. Villanueva, formado en la Europa de principios del siglo xx, había iniciado en Venezuela el desarrollo formal de la idea de equipamientos urbanos en la urbanización El Silencio, orientado a la integración de usos generales de la ciudad. Este contiene parques y servicios que en los emprendimientos posteriores del arquitecto, en la producción de vivienda desde el BO, se imponen como elementos fundamentales de diseño, conjugados con definitivos criterios de diseño racionalista de la vivienda y la ciudad, y los emprendimientos localizados según los lineamientos que dictaban los planes reguladores ya adelantados por la Comisión Nacional de Urbanismo a mediados de siglo (Meza, 2014). En sus notas docentes, Villanueva, planteaba que la aglomeración urbana debía "formar una ciudad completa, una comunidad viviente" y que "sería equipada de sus servicios: comerciales, sociales, educacionales, culturales (Villanueva, s/f, ficha 20645), reflejando así su compromiso con el modelo de comunidad y unidad vecinal.

La creación de la Comisión Nacional de Urbanismo en 1946, incorporó a F. Violich, planificador norteamericano, formado en la corriente de la planificación comprehensiva, para la elaboración del Plano Regulador de Caracas, junto a la Ordenanza y Plano de Zonificación correspondientes, con participación de J.L. Sert. El plano fue elaborado en 1951 y sirvió de marco para el ordenamiento de la ciudad según unidades vecinales con equipamientos urbanos. El Plano, aprobado en 1958, se inspiró así en distintas corrientes como la citada planificación comprehensiva, la unidad vecinal y el *zoning* racionalista. Criticaba el estallido de la ciudad en planteles educativos y actividad comercial desorganizada, "instalada excesivamente en todas las zonas" (MOP, 1951, p. I. Exposición de motivos). Dividió la ciudad en 12 comunidades residenciales, donde la población en edad escolar justificaba la existencia de una escuela primaria elemental "a distancia conveniente, de tal manera que los niños puedan ir a ella sin peligro" (MOP, 1951, p. II. Exposición doctrinaria), previendo equipamientos de diferentes escalas y naturaleza como "el pequeño centro comercial, la iglesia, el centro social, los campos de deportes" (MOP, 1951, p. II. Exposición doctrinaria), en la comunidad y luego en la ciudad como un todo, espacialmente separados según categorías y escalas excluyentes entre sí y respecto a la vivienda. La Ordenanza de Zonificación derivada incluyó la regulación de parcelas para la ubicación de edificios públicos (E-P), áreas verdes (A-V), usos médico-asistenciales, docentes, culturales y religiosos (A-D-

R), y la clasificación del comercio en cuatro escalas: local, vecinal, comunal, y metropolitano, aún vigentes (CM, 1989, pp. 12-13).

Luego del Plano Regulador destaca la creación de la Oficina Municipal (posteriormente Metropolitana) de Planeamiento Urbano (OMPU) para la ciudad de Caracas, en los años sesenta. En esta oficina, producto de la mancomunidad de gobiernos distritales, se generaron diversos planes zonales y ordenanzas de zonificación actualizadas, básicamente en el mismo espíritu del Plano Regulador. Hacia 1979 la OMPU elaboró el Plan General Urbano 1970-1990, que poco más tarde es reeditado como Plan Caracas 2000 (OMPU, 1981). Este plan promueve de nuevo la unidad vecinal como unidad de planificación residencial para sectores con población variable entre 7.460 y 293.745 habitantes, en promedio de 75.944 cada uno, lo que indica que los ámbitos fueron definidos por criterios funcionales más que estándares demográficos. Propuso índices de educación en relación con la matrícula prevista, y en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional, y dotación de camas de hospitalización y consultorios médicos públicos y privados en correlación con los programas del Ministerio de Sanidad Nacional. Como índices de equipamiento previó un índice de 1,50 m^2/hab. de parques, plazas y áreas verdes deportivas públicas, que aumentaría a 2,00 m^2/hab. con las áreas recreativas privadas disponibles al este y sureste de la ciudad. Otros índices propuestos se presentan en el cuadro 1.

Cuadro 1. Plano Regulador de Caracas (1951). Índices de equipamiento urbano propuestos

Equipamiento	**Índice**
Parque infantil	0,48 m² de suelo /hab. o 2,00 m² de suelo por usuario
Deportivo	0,31 m² de suelo /hab. 2,00 m² de suelo por usuario
Parque sectorial	0,13 m² de suelo /hab.
Plazas, plazoletas, paseos	0,15 m² de suelo /hab.
Parque metropolitano	0,50 m² de suelo /hab.
Total	1,57 m² de suelo /hab.
Consultorios médicos	0,70 unidades por 1.000 hab. (oferta pública 90% de la privada).
Camas de hospitalización	3.94 camas por 1.000 hab. (oferta pública 21% superior a la privada)

Fuente: Plano Regulador de Caracas (1951). Elaboración propia.

En el año 1985 se publicó la “Resolución de Normas para el Equipamiento Urbano” del Ministerio para el Desarrollo Urbano (Mindur, 1985) aún vigente, sistematizándose una amplia gama de equipamientos urbanos clasificados según escalas, y añadiendo la obligatoriedad de la dotación, tanto en áreas desarrolladas en planes urbanos como en todo nuevo desarrollo o urbanización proyectada, de aplicación nacional. Esta resolución lleva la norma a su máxima complejidad, a la vez que reduce realidades funcionales y espaciales urbanas locales, uniformando la dotación propuesta. Se fundamenta nuevamente en el modelo de la “unidad vecinal”, aplicando índices normativos en tres ámbitos espaciales con criterio poblacional: primario de 6.000 a 16.000 habitantes, intermedio de 80.000 habitantes y general (véanse cuadros 2 y 3).

Cuadro 2: Normas de equipamiento urbano Mindur, 1985. Clasificación por ámbito

Recreación		
Ámbito primario	**Ámbito intermedio**	**Ámbito general**
Parque vecinal; verde territorial; campo de juego 1-5 años; recreación 6-10 años; recreación 11-15 años; deporte de entrenamiento	Parque comunal; deportes de competencias	Parque urbano; jardín botánico; jardín zoológico

Educación		
Ámbito primario	**Ámbito intermedio**	**Ámbito general.**
Preescolar; básica	Educación media; educación especial; otras	Educación superior

Asistencial		
Ámbito primario	**Ámbito intermedio**	**Ámbito general**
Casa-cuna; guardería	Ancianato; orfelinato; comedor popular; mercado popular; ambulatorio; hospital local	Albergue, jóvenes inadaptados; hospicio, indomiciliados; hostería, jóvenes transeúntes; internados y residencias; hospital zonal; hospital especializado

Sociocultural		
Ámbito primario	**Ámbito intermedio**	**Ámbito general**
Asociación de vecinos; centro parroquial	Sala de exposición; teatro; biblioteca comunal; asociación juvenil; plaza; promoción sociocultural	Museo de arte; otro museo; sala de conciertos; biblioteca central; sociocultural; otros equipamientos; asociación social; asociación gremial; plaza; feria; estadio gran competencia

Administración pública y sedes de infraestructura	
Ámbito intermedio	**Ámbito general**
Adm. de servicios; adm. de vigilancia y seguridad pública; oficinas sectorizadas; logísticas administrativas; depósito, de agua; subestación eléctrica; sedes de estación de radio; infraestructura; central telefónica, depósito de materiales; garajes	Administración pública; terminal de pasajeros; cementerio; sedes de vivero; infraestructura; planta de tratamiento de agua; planta de tratamiento de aguas negras; relleno sanitario

Económico	
Ámbito primario	**Ámbito intermedio**
Industria; comercio; miniexpendios de gasolina	Industria; comercio; estación de servicios

Fuente: Mindur (1985). Elaboración propia.

Cuadro 3: Índices de dotación Mindur (1985), por equipamiento genérico y ámbito

Equipamiento genérico	**Á. primario**	**Á. intermedio**	**Á. general**	**Total**
	Índice m^2 de suelo / hab.			
Recreación	8,15	1,50	0,80	**10,45**
Educación	2,65	0,32	1,00	**3,97**
Asistencial	0,25	0,77	0,72	**1,74**
Sociocultural	0,45	0,34	0,73	**1,52**
Adm. y sedes de infraestructura (1)	---	0,57	4,95	**5,52**
Económico	6,60	8,65	---	**15,25**
Total (no incluye económico)	**11,50**	**3,50**	**8,25**	**23,17**

Fuente: *Normas de Equipamiento Urbano* (Mindur, 1985). Elaboración propia.

La diferencia fundamental entre el Plan Caracas 2000 (1979) y la Norma Mindur (1985) está en el método de cálculo de índices de dotación de servicios educativos y asistenciales; en el primer caso según matrícula, camas y consultorios por habitante, en colaboración con autoridades sectoriales; en el segundo caso promedios de suelo por equipamiento y por habitante. En entrevista preliminar realizada al arquitecto Víctor Artís, director del Mindur al momento de la elaboración y aprobación de las Normas, expresó que los índices fueron cuantificados realizando equivalencias entre las tipologías edificatorias del momento.

Cuadro 4: Comparación de índices totales para el equipamiento urbano en diferentes instrumentos de planificación urbana en Venezuela, 1939-2016

Plan o instrumento	**Índice**
Plan Monumental (1939)	No indica
Plan Regulador (1951)	13,7 m^2 /hab.
Plan Caracas 2000 (1979)	1,57 m^2 /hab.
Normas de Equipamiento Mindur (1985)	23,25 m^2 /hab. (no incluye actividades económicas)
Estudio USB-IERU (1999)	8,45 m^2 /hab. + 2% del área desarrollable
Plan Estratégico Caracas 2020	6 m^2 /hab. de áreas verdes, plazas, parques, paseos

Fuente: Elaboración propia.

En el año 1999 la Universidad Simón Bolívar (USB) publicó un análisis de las Normas Mindur (1985), por encargo del Consejo Nacional de la Vivienda (Conavi), ya que promotores

inmobiliarios y organismos públicos habían "encontrado dificultades de diversa índole para su aplicación en muchos ámbitos urbanos" (USB-IERU, 1999, p. 2). El estudio detectó diferenciación entre los criterios Mindur (1985) y los estándares sectoriales mínimos vigentes de cobertura, diseño y tecnología de construcción de servicios, además de omisión de alternativas como la de construcciones intensivas, omisión de variables demográficas, rigidez en la distribución espacial y cuantitativa de equipamientos, ausencia de sanciones por incumplimiento, de mecanismos de sesión de los terrenos a las municipalidades, y de posibilidades de gestión público-privada y comunitaria. Propuso la reducción de índices, la reformulación de ámbitos vecinales, recomendando una nueva normativa solo para nuevos desarrollos. El índice general de dotación resultante fue de, aproximadamente, 8 m^2 de suelo por habitante, contra, aproximadamente, 23 m^2 de suelo de la norma Mindur (véase cuadro 4).

EL CASO DE LOS BARRIOS AUTOPRODUCIDOS Y LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS

Aproximadamente, 50% de la población urbana en Venezuela reside en barrios autoproducidos o informales de bajo nivel de dotación de infraestructuras de red y de equipamientos. Estudios pioneros trataron el tema de manera excepcional y por razones sanitarias en los años cuarenta, pero se concluyó entonces en la necesidad de desalojo de los barrios y no en su dotación (Bolívar y Rosas, 1994). Esta política marcó la actividad del BO hasta 1958. En 1959 se elaboró el primer Censo de Barrios, que planteó que 32% de los barrios se consideraban sujetos a conservación, dotación de servicios y remodelación o reedificación de viviendas (Bolívar y Rosas, 1994). En 1969, el recién creado Departamento de Urbanización y Equipamiento de Barrios del BO, consideró urgente dotarlos de servicios de urbanismo de red y puntuales en zonas según sus tipologías de densidad, tasa de crecimiento y servicios existentes. Este Departamento no logró sus objetivos y su función desapareció en poco tiempo. Sin embargo, aunque otros programas y censos nacionales de equipamiento de barrios se formularon en la década de los setenta, es en 1987 cuando la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística dio un reconocimiento jurídico de Estado a los barrios citadinos, incorporándolos a las normas de planificación y desarrollo urbano. En 1995 se publicó el documento "Un plan para los barrios de Caracas" (Baldó y Villanueva, 1995). Este plan, cuyos cimientos se desarrollaron en el Taller Vivienda de la Escuela de Arquitectura de la UCV entre 1986 y 1993, revistió carácter comprehensivo y participativo, y vino a completar el vacío en los planes urbanos previos, en relación con la intervención y el reconocimiento de los barrios informales para su integración a la ciudad. El Plan clasificó las áreas de barrios en unidades de planificación física (UPF) y unidades de diseño urbano (UDU) al interior de las UPF. Cada UDU respondía a criterios funcionales y espaciales complejos y no necesariamente a umbrales normativos o estadísticos. El índice promedio de dotación aplicado fue de 14,01 m^2 de servicios comunales por habitante, con fuertes variantes entre distintas unidades, según su dinámica funcional y naturaleza espacial, desestimando parcialmente la Norma Mindur. El Plan presentó también dos importantes innovaciones: la implementación de oficinas locales de asistencia técnica en los barrios para la prestación de servicios profesionales de arquitectura e ingeniería a los miembros de las comunidades, y la apertura de concursos de diseño urbano para el diseño de proyectos de cada UDU. El Plan fue paralizado en 2001, dado el giro de las políticas nacionales hacia otros programas de intervención parcial y de construcción de nuevos desarrollos, con ausencia notoria de equipamientos *ad hoc*.

Cuadro 5: Comparación de actividades e índices para el equipamiento recreacional, expresados en de m2 de suelo por habitante en diferentes instrumentos de planificación urbana en Venezuela, 1939-2016

	Actividad	**Ámbito**	**Índice m^2 de suelo/ hab.**
Ordenanza sobre Arquitectura Civil (1930)	Espacios abiertos: parques y plazas	Nuevas urbanizaciones	20 ha/ ha de constr.
Plan Monumental (1939)	Recreacional	Ciudad	No indica
Plan Regulador (1951)	Áreas verdes y quebradas	Comunidades y unidades vecinales	13,7 m^2 de suelo/ hab.
Plan Caracas 2000 (1979)	Parques metropolitanos, plazas, plazoletas, y paseos, parques sectoriales, parques infantiles y deportivos	Ciudad	1,57 m^2 de suelo/ hab.
Normas de Equipamiento Mindur (1985)	Desde parques infantiles, campos de juego, parques comunales, deporte de competencia, hasta jardín zoológico	Primario, Intermedio y general	10,45 m^2 de suelo/ hab.
Estudio USB-IERU (1999)	Campos de juegos, parque vecinal, parque comunal, áreas deportivas, áreas verdes	Ámbito comunitario entre 1.500 y 25.000 hab. o más	4,75 m^2 de suelo/ hab. + 2% del área desarrollable (áreas verdes)
Plan Estratégico Caracas 2020	Educativos, recreacionales, deportivos, culturales, productivo, de uso múltiple	Toda la ciudad	No indica

Fuente: Elaboración propia.

En la legislación más reciente destaca el tema de los equipamientos en barrios y en el ámbito urbano en general. Los planes de desarrollo urbano local de competencia municipal (LOOU, 1987) y otros especiales de este ámbito, no han desatendido la Norma Mindur en lo formal. El Reglamento Especial del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Regionalización Integral para el Desarrollo Socio Productivo de la Patria (AN, 2014), añade a la definición del equipamiento urbano tradicional el de seguridad y defensa, y establece la creación del Plan de Equipamiento Urbano en los ámbitos territorial estadal, municipal, comunal y urbano, a cargo de autoridades nacionales. La Ley de Regularización de la Propiedad de la Tierra Urbana y Urbanización de Barrios Populares, aprobada en 2016, también reconoce el derecho a los servicios urbanos y el valor patrimonial de los desarrollos de barrios, en relación con: "instalaciones socioculturales, educacionales, deportivas, recreativas y asistenciales de manera organizada y/o planificada" (AN, 2016, Art. 3), así como actividades comerciales comunales, con asesoría técnica municipal a la comunidad organizada, y la constitución de empresas de barrio para la ejecución de infraestructuras, garantizando 3% del presupuesto anual nacional para los planes de ordenamiento urbanístico y/o de mantenimiento y al menos 1% de este monto por parte de las municipalidades y "aportes obligatorios de los habitantes del barrio" (AN, 2016, Art. 32). El más reciente avance de

planificación urbana en el AMC lo constituye el "Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020" (Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas, 2012). Este plan realiza un análisis generalizado de la localización de grandes equipamientos de escala metropolitana tradicional y destaca la necesidad de involucrar a la ciudadanía en su producción y mantenimiento. Divide la ciudad en 35 macrosectores y estos en 177 sectores, de acuerdo con características de funcionalidad predominante. Plantea una meta de dotación de 6 m^2/hab. de áreas verdes, parques, jardines y plazas para el tránsito peatonal y de bicicletas, y propone la figura novedosa de equipamientos integrales de "Cultura, Recreación, Educación, Crecimiento y Emprendimiento (CRECE)", con altos estándares de calidad en diseño e infraestructura, integrados con los proyectos de transporte público alternativo (metrocable, cabletren) en sectores populares.

CONCLUSIONES. LA ADAPTACIÓN DEL CONCEPTO DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

En el recorrido realizado podemos constatar la evolución de los conceptos que sustentan la dotación de equipamientos urbanos desde los modelos y planes urbanos modernos y contemporáneos. En el caso venezolano existen contradicciones, vacíos que deben ser resueltos y actualizados con relación a las nuevas realidades metropolitanas. La colaboración entre autoridades sectoriales, nacionales, regionales y planificadores urbanos locales debe ser signo para una estimación optimizada de la dotación, y su adecuación a índices, de acuerdo con las tipologías edificatorias y ámbitos funcionales. Se requiere un urbanismo de armonización entre la planificación multidisciplinaria y comprehensiva y la planificación estratégica, global e inteligente; entre los equipamientos tradicionales y la hipermovilidad de redes de la tercera Modernidad; entre criterios de sostenibilidad ambiental y social, productividad y equipamientos; entre la planificación local y planificación metropolitana y regional.

Son necesarios criterios de diseño de equipamientos múltiples, sostenibles e inclusivos, adaptativos a los cambios y las redes complejas de relaciones sociales, sujetos a permanente evaluación de resultados, a la vez que accesibles virtual y físicamente, y deben incorporarse las nuevas tecnologías de *big data* de código abierto para el control y la participación ciudadana. Deben planificarse bajo supuestos de descentralización democrática y subsidiariedad; debe considerarse su incorporación a proyectos estratégicos para la atracción de inversiones regionales y globales, contar con asesoría profesional a las comunidades autogestoras, con la participación del sector privado, mediante fórmulas compensatorias de tipo urbanístico y fiscal; tienen que generarse a partir de propuestas óptimas de diseño, arquitectura verde y reciclaje que enaltezcan el espacio público y creen identidad y arraigo, contemplar la resiliencia ante eventos de cambio climático, a través de la nueva medicina ambiental, y aportar soluciones para minimizar el impacto de la violencia criminal y la superación de la pobreza como amenazas. Los equipamientos deben formularse con respeto a la dinámica cultural y económica de las comunidades, adaptándose a ellas, potenciando sus ventajas, protegiendo a la población más vulnerable y a los asentamientos en barrios informales; estos últimos deben ser objeto de reconocimiento y habilitación física. Finalmente, la planificación de equipamientos urbanos, debe separarse de objetivos militares de seguridad y defensa, ajenos a la vida comunitaria, familiar y cotidiana.

REFERENCIAS

Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas (2012). *Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020. Experiencia de un nuevo modo de gestión*. Caracas.

Almandoz, A. (1997). *Urbanismo europeo en Caracas*. Caracas: Fundarte y Equinoccio, Universidad Simón Bolívar.

Álvaro, D. (2010). Los conceptos de "comunidad" y "sociedad" de Ferdinand Tönnies. *Papeles del CEIC*, núm. 1, marzo, 2010, pp. 1-24. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea Vizcaya, España. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.identidadcolectiva.es/pdf/52.pdf.

Asamblea Nacional de Venezuela, AN (2011). Ley de Regularizacion de la Propiedad de la Tierra Urbana y Urbanizacion de Barrios Populares. *Gaceta Oficial* Nº 39.668 de 6 de mayo de 2011. Decreto N° 8.198, Caracas.

Asamblea Nacional de Venezuela, AN (2014). Reglamento Especial del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Regionalización Integral para el Desarrollo Socio Productivo de la Patria. *Gaceta Oficial* Nº 6.151 extraordinario de 18 de noviembre de 2014. Decreto N° 1.425, Caracas.

Ascher, F. (2007). *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Alianza Editorial ensayo. Primera edición: 2004. Segunda reimpresión: 2007. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.redbcm.com.br.

Baldó, J. y F. Villanueva (1995). *Un plan para los barrios de Caracas. Síntesis del "Plan Sectorial de Incorporación a la Estructura Urbana de las Zonas de los Barrios del AMC y de la Región Capital (Sector Panamericana y Los Teques)".* Caracas: Ministerio de Desarrollo Urbano, Consejo Nacional de la Vivienda.

Barcellos, G. (2006). "De los desarrollos de la unidad de vecindad. El espacio comunitario en la ciudad policéntrica de Léon Krier". *BITÁCORA* 10, enero - diciembre de 2006. pp. 7-26. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18708.

Bolívar, T. e I. Rosas (1994). Los caminos de la investigación de los asentamientos humanos precarios. En J. Martín y A. Lovera (Comps.). *La ciudad: de la planificación a la privatización*. Caracas: Fondo Editorial Acta Científica Venezolana-Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico-UCV, pp. 109-142.

Borja, J. (2009). *Revolución urbana y derecho a la ciudad.* Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. Colección Textos Urbanos. Volumen VIII. Quito, Ecuador.

Bourillon, F. (2000). Les parisiens et la modernisation de la ville au xixe siècle. Évaluer, transformer et construire la ville. *Revue D'histoire du XIXeme Siecle, Societé d'histoires de la Revolution de 1848 et des révolutions du XIXeme siècle*. Mémoire pour le diplôme d'Habilitation à diriger des recherches sous le tutorat d'A. Broder, Université Paris 12-Val-de-Marne, 3 volumes, 135 f°, 364 f° et 295 f°, soutenu le 15 décembre 2000 pp. 11-23. Extraido el 30 de marzo, 2017 de: http://rh19.revues.org/.

Bowie, K. (2001). Nouvelles approches en histoire économique. *Lectures Comptes rendus 23 | 2001. La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*. Paris: Éditions Recherches, pp. 1-5. En: https://rh19.revues.org/329. Marzo, 2017.

Caraballo, C. (1991). Los últimos días de aquella de los techos rojos, o los "planes" antes del "plan". En Vallmitjana, M. et al. (1991). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Ediciones del Instituto de Urbanismo/ Facultad de Arquitectura y Urbanismo / Universidad Central de Venezuela, pp. 49-72.

Castells, M.I. (1992). Ciudades europeas, la sociedad de la información y la economía global. Archipiélago. Crisis y reinvención de la ciudad contemporánea*. Cuadernos de Crítica de la Cultura*, nº 62, pp- 41-56. Extraido el 10 de marzo, 2017 de:

http://www.cidadeimaginaria.org/cc/MCastellsCiudad.pdf .

Chastain, A. (2011). Francis Violich and the rise and fall of urban developmental planning in Chile, 1956-1969. *HIB Revista Iberoamericana*, agosto, 2011, pp. 10-39. Extraido el 15 de marzo, 2017 de: https://revistahistoria.universia.net/article/download/259/385.

CIAM (1933) *Carta de Atenas. Congreso Internacional de Arquitectura Moderna,* publicada por Le Corbusier y J. Sert, 1933-1942. Extraido el 15 de marzo, 2017 de: http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm.

Choay, F. (2006). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. Traducción del francés: Salvador Urrieta García. *Andamios*, Vol. 6, n° 12, diciembre, 2009, pp. 157-187. Tomado de Choay F. (2006), *Pour une anthropologie de l'espace*, París: Éditions du Seuil, pp. 165-198 y de Contribución a la Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993 (Catálogo de la exposición que tuvo lugar en el Centro Pompidou), París: Editions du Centre Pompidou. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632009000300008.

Choay, F. (1970). *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Editorial Lumen. Edición original, 1965.

Concejo Municipal del Distrito Federal (CM, 1989). Ordenanza sobre Zonificación del Distrito Federal*. Gaceta Municipal del Distrito Federal* extra Nº 1609-1, lunes 12 de agosto de 1996. Imprenta Municipal, Caracas.

Concejo Municipal y Gobernación del Distrito Federal (CM, GDF, 1939). *Revista Municipal del Distrito Federal*, noviembre 1939, año I, n° 1. Caracas. Reedición de la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano, Caracas, 1985.

Darin, M. (1988). Les grandes percées urbaines du xixe siècle: quatre villes de province. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.* Année 1988 Volume 43, Numéro 2 pp. 477-505. En: http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1988_num_43_2_283500. Marzo, 2017.

Gabaldón, A. (2008*).* El cambio climático y sus posibles efectos sobre Venezuela*. Humania del Sur*, año 3, nº 4, enero-junio, 2008. pp. 13-32. Extraido el 20 marzo, 2017 de: http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/24762/2/articulo1.pdf.

Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow* (London, 1902). Reprinted, edited with a Preface by F. Osborn and an Introductory Essay by L. Mumford. (London: Faber and Faber, [1946]):50-57, 138- 147. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/howard.htm.

IPCC (2005). IPCC Special Report on Carbon Dioxide Capture and Storage. *Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Published for the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, New York, NY. Extraido el 21 de marzo, 2017 de: https://www.ipcc.ch/pdf/special-reports/srccs/srccs_wholereport.pdf.

Jannière, H. (2008). Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965). *Espaces du quotidien Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales est la revue du Laboratoire dynamiques sociales et recomposition des espaces (Ladyss).* 21-3821-38*14 | 2008.* Extraido el 16 de marzo, 2017 de: https://strates.revues.org/6656#tocto1n1.

Landa, I. (2004). Urban models and transferences in Caracas: The case of Manuel Mujica's first garden suburb in Caracas. 11vo Congreso de la International Planning History Society, Barcelona, julio. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/eng/en-pap.htm .

Levy, A.T. (2014). Territoires, incubateurs de santé? *Les Cahiers de l'IAU-îdF* N° 170-171, septembre 2014: Santé et Urbanisme: quels contours ? Un lien historique, ré-investi; Urbanisme et santé: les trois révolutions. En : http://www.ors-idf.org/dmdocuments/2015/cahier/N1.pdf. Marzo, 2017.

Marshall, A. (1885). The housing of the London poor. Where to house them. *The Contemporary Review*, February, 1885, Metcalfe and Son, Trinity Street, 1885, Cambridge. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: https://ia601006.us.archive.org/17/items/wheretohouselond00marsuoft/wheretohouselond00marsuoft.pdf.

Martín F., J. (1999). Construccion y algo más. Los servicios del Ministerio de Obras Públicas en 1936. *Espacio Abierto*, vol. 8, n° 2, pp. 249-274. Maracaibo, mayo-agosto 1999.

Martín F., J. (1989). Rotival de 1939 a 1595. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto. *El Plan Rotival: la Caracas que no fue*. Caracas: Ediciones del Instituto de Urbanismo/Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela.

Martín F., J. (2007), Al norte y al este de El Paraíso. Urbanismo y formación disciplinar en la Universidad Central de Venezuela hasta 1975. *Urbana,* 40/ enero-junio 2007, Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

Martinotti, Guido (1996). "The new social morphology of cities". *Management of Social Transformations Discussion Paper Series* No.16. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), Paris. Extraido el 15 de marzo, 2017 de: http://unesdoc.unesco.org/images/0010/001056/105620e.pdf.

Meza, B. (2014). Gestión estatal de la vivienda en Venezuela: el Plan Nacional (1951-1955)". *Cuadernos del Cendes*, año 31, n° 87, tercera época, septiembre-diciembre 2014.

Ministerio de Desarrollo Urbano, Mindur (1985). Normas para el Equipamiento Urbano. *Gaceta Oficial de la Republica de Venezuel*a N° 151 de 14 de agosto de 1985. Caracas.

Ministerio de Obras Públicas, MOP (1951). *Plano Regulador de Caracas. Estudio preliminar*. Comisión Nacional de Urbanismo. Reedición de la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano OMPU (1987). Concejo Municipal del Distrito Sucre-Gobernación del Estado Miranda-Comisión Metropolitana de Urbanismo.

Muñoz, Javier (2009). *La Modernidad de Cerdá: más allá del Ensanche". Algunos apuntes de ingeniería y cultura.* Fundación ESTEYCO. Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid, España. Extraido el 15 de marzo, 2017 de: http://www.esteyco.com/wp-content/uploads/2017/02/09_CERDA-web.pdf.

Navascués, P. (1969). La ciudad lineal de Arturo Soria*. Villa de Madrid*, n° 28, pp. 49-58 Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://oa.upm.es/7682/.

Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano, OMPU (1981). *Reformulación del Plan General Urbano (Caracas 2000), 1979*. Edición: diciembre de 1981.

Ordenanza sobre Arquitectura Civil, 1930 (*Gaceta Municipal*, Concejo Municipal, Distrito Federal)

Pérez, F. (2015). Altamira, dirigida por Luis Roche. *El Estilete*, septiembre 7, 2015. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.elestilete.com/dossier/altamira-dirigida-por-luis-roche-su-espacio-y-mobiliario-urbano/.

Sassen, S. (2015). Urbanising technology. LSE cities. London School of Economics and Political Science Extraido el Extraido el 16 de marzo, 2017 de: https://lsecities.net/media/objects/articles/urbanising-technology/en-gb/.

Tarchópulos, D. (2014). La unidad vecinal: objeto de investigación de Josep Lluís Sert. *I Congreso Internacional de Vivienda Colectiva*, Barcelona 25, 26 y 27 de febrero de 2014. Edita Master Laboratorio de la Vivienda Sostenible del Siglo XXI. Extraido el 15 de marzo, 2017 de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14896/132_137_Doris_Tarchopulos_.pdf.

NU-Asamblea General (2016). *Proyecto de documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)*. A/CONF.226/4. Quito, 17 a 20 de octubre de 2016 al 29 de septiembre de 2016. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://habitat3.org/wp-content/uploads/A-CONF-226-L-3-Spanish.pdf.

NU-HABITAT (2016). *Urbanization and development: Emerging futures world cities.*Report 2016. United Nations Human Settlements Programme). Extraido el 16 de marzo, 2017 de: www.unhabitat.org.

NU-PNUD (2013). *Informe sobre desarrollo humano 2013. El ascenso del Sur: progreso humano en un mundo diverso.* Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Nueva York, NY. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.undp.org/content/dam/venezuela/docs/undp_ve_IDH_2013.pdf.

USB-IERU (1999). *Formulación de Normas de Equipamiento Urbano. Informe final.* Caracas: Universidad Simón Bolivar. Instituto de Estudios Regionales y Urbanos. Fundación de Investigación y Desarrollo Funindes-Consejo Nacional de la Vivienda, Conavi. Extraido el 16 de marzo, 2017 de: http://www.habitur.grupos.usb.ve/Images/Normas%20de%20Equip.%20Urbano.%20Doc.pdf.

Villanueva, C. (S/F); “Notas docentes”. Ficha 20698: UNIDADES VECINALES. La vivienda: célula de un cuerpo organizado. Extraído el 22 de marzo, 2017 de: http://www.fundacionvillanueva.org/.

Villarejo, H. (2015). *Smart cities*: una apuesta de la Unión Europea para mejorar los servicios públicos urbanos. *Revista de Estudios Europeos*, ISSN 1132-7170, Nº.66, pp. 25-66, enero-junio, 2015, 25-51 ISSN: 1132/7170. Extraído el 16 de marzo, 2017 de: http://www.ree-uva.es/.

Villoria, N. (2004). The travel path of the neighborhood unit: From the US and Europe to Latin America.The transfer of the model to Venezuela planning. *11vo. Congreso de la International Planning History Society*. Barcelona, julio 2004. Extraído el 18 de marzo, 2017 de: http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/eng/en-pap.htm.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-15

DERECHO A LA CIUDAD: RECONSTRUCCIÓN DEL IMAGINARIO URBANO

Yelitza Mendoza Andrade
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
yelimen@gmail.com, yelitza.mendoza@ucv.ve

RESUMEN

Comprender la ciudad y los elementos que la componen lleva a reflexionar sobre cómo es percibida, recordada e imaginada por quienes la habitan. Desde esta mirada y considerando el tema de esta edición de la Trienal de Investigación FAU, se abre un abanico que se relaciona con el derecho a la ciudad. Las migraciones por aspectos políticos, económicos y sociales llevan al individuo a tocar nuevas tierras para establecer relaciones entre ciudad y sociedad. Los espacios de la ciudad fungen como lugares de intercambio, donde por medio de la memoria colectiva y el imaginario urbano el nuevo habitante construye y reconstruye los espacios dejados atrás. En este sentido, cada urbanita tiene derecho no solo a los elementos básicos existentes que apuntan a su calidad de vida como seguridad, educación, empleo, vivienda, entre otros, sino también a los procesos de reconocimiento colectivo. El objetivo propuesto es conocer cómo los ciudadanos a través de los imaginarios urbanos (re)construyen los espacios de la ciudad, con la finalidad de comprender el derecho a la ciudad desde la perspectiva del migrante. En referencia al aspecto metodológico, se ha estimado abordarla desde lo cualitativo, considerando el tema y el objetivo, debido a que este aprueba crear categorías de análisis que den cuenta de los procesos propios de la investigación, permitiendo indagar la realidad desde la mirada de sus propios actores. La ponencia se enmarca en el tema de investigación doctoral sobre "*Derecho a la ciudad: una mirada al espacio público desde la antropología urbana"*. En este sentido, los resultados van dirigidos, en la presente ponencia, a presentar los avances teóricos del tema que permitan analizar las construcciones que los migrantes, como habitantes incorporados a la urbe, hacen de los espacios públicos, lugares donde se construye ciudadanía y se evidencia el derecho a la ciudad.

Palabras clave: derecho a la ciudad, imaginario urbano, actores sociales, migrantes, espacio público.

INTRODUCCIÓN

La ciudad por su dinámica está en constante transformación, busca brindar respuestas a las manifestaciones y necesidades de quienes la habitan; de igual manera, la forma cómo es percibida por sus habitantes se encuentra en permanente cambio. En este sentido, nos atrevemos a escribir algunas líneas para iniciar un recorrido que lleva a identificar, conocer y entender los aspectos que se conjugan para componer lo que denominamos espacio público, asumido como el elemento fundamental de la vida urbana, y abordado desde una visión antropológica, lo que lleva a pasearse por las categorías como imaginario urbano y la memoria colectiva, con la intención de reconocer desde el ciudadano su percepción de la ciudad, cómo la recuerda, la imagina, la sueña y la reconstruye en el presente. El tema se enmarca dentro de una línea de investigación que da cuenta de la ciudad y lo urbano, especialmente desde el derecho a la ciudad, donde se cristalizan los cambios propios de la sociedad y que son reflejados en el espacio público. Es por ello que en este papel de trabajo se presenta un acercamiento teórico al tema, relacionando, en esta oportunidad, imaginarios urbanos, espacio público, derecho a la ciudad, todos ellos vistos desde el migrante.

1. EL DERECHO A LA CIUDAD VISTO DESDE EL ESPACIO PÚBLICO

El derecho a la ciudad, como respuesta de los urbanitas a la necesidad de (re)construir el espacio público, brinda la oportunidad de acercarse a través de los lentes de la antropología urbana, a profundizar en temas complejos como lo social y lo urbano. Estos temas son localizados en el espacio como lugar, donde se conjugan carencias, sentimientos y anhelos, recrean percepciones, que se convierten en representaciones de la ciudad añorada, imaginada, soñada. Así mismo, estas representaciones del territorio se convierten, para los pobladores, en los insumos para comprender y construir ciudad y ciudadanía. Desde esta concepción, llama la atención cómo los migrantes reconstruyen en los nuevos espacios su cultura, anhelos, la forma de hacer ciudad e incluso ciudadanía. Al relacionar dicha construcción con el espacio público, se visualiza que es aquel que da cuenta de la vida individual y colectiva de los habitantes.

1.1. De la motivación a la acción: reconfigurando la ciudad desde el imaginario urbano

El interés por abordar en el tema del derecho a la ciudad desde la reconstrucción del imaginario urbano, inicia con la revisión de investigaciones relacionadas con los temas de memoria colectiva, seguridad ciudadana y espacios públicos, donde autores como Jane Jacobs (2011), John Foley (2004), Julio de Freitas (2004) Pavelyn Márquez (2005) plantean una mirada al espacio público como lugar donde se recrea la esfera pública y en el que algunos elementos físicos ambientales configura y condicionan el uso de la ciudad.

Desde esta postura, se aborda el tema del derecho a la ciudad y el imaginario urbano como elementos que contribuyen a la reconfiguración de los espacios públicos de la ciudad, por ser los lugares por excelencia donde los ciudadanos añoran, recuerdan y recrean las dinámicas propias de su cultura. El tema de la ciudad ha sido abordado por múltiples perspectivas disciplinarias, su complejidad así lo amerita, lo cual ha permitido estudiar los diversos aspectos que la componen. En este caso se revisa desde una visión antropológica, con la intención de construir categorías de análisis que permitan dar cuenta, desde la mirada del ciudadano, en especial el migrante, su percepción de la ciudad, cómo la recuerda, la imagina, la sueña y la reconstruye en el presente y en espacios distintos a los conocidos gran parte de su vida.

La antropología urbana es propicia para profundizar en los principales elementos que definen a la ciudad y las situaciones que han llevado a la transformación en el uso de los espacios públicos o, por el contrario, en una reafirmación de su uso, por parte del ciudadano, demostrando la existencia de sentido de pertenencia y arraigo hacia los mismos. En este aspecto, la cultura y las formas de relacionarse del habitante son llevadas consigo y reconfiguradas en los nuevos espacios, es decir, el migrante no se desprende de su cultura al llegar a un nuevo país, por el contrario, busca recrearla, hacer de ese lugar un espacio suyo, donde recuerda y añora lo dejado atrás, pero que busca ser reconstruido de nuevo, con la finalidad de localizar un arraigo y una representación que lo ayude a crear nuevamente un sentido de pertenencia.

Es por ello que se considera a la participación de actores sociales, otro de los elementos clave, que permite transformar e incidir en un área de la ciudad, sin importar el tamaño que tenga. Lo relevante es que se establecen relaciones entre pares que permite la reconstrucción de aspectos que son compartidos a través de la memoria colectiva. Es así que se rescata la visión del ciudadano, como actor social del proceso de construcción de ciudad y ciudadanía. En este sentido, los migrantes son actores que buscan establecer nuevas relaciones, lo que implica ceder y dejar de lado aspectos propios de su cultura, con la finalidad de adaptarse al nuevo contexto.

Los aspectos que componen el derecho a la ciudad, manejados desde el espacio público, lleva a examinar conceptos que se vinculan con los imaginarios urbanos de Armando Silva (1992) y memoria colectiva de Maurice Halbwachs (2004), los cuales buscan explicar los cambios que sufren los espacios de la ciudad y las conductas del ciudadano en diversas situaciones como, por ejemplo, la inseguridad si se habla de problemas sociales o la migración si se observa desde el punto de vista del individuo o grupo de individuos. El cambio que se produce en la dinámica de la ciudad y sus habitantes hacen recordar los planteamientos de Lefebvre (1969) sobre el tema del derecho a la ciudad, visto no solo desde el derecho que tienen los ciudadanos a los elementos que le proporcionan calidad de vida, sino a reconstruir la ciudad desde lo físico y lo social, es decir, a partir de un proceso de reconocimiento colectivo, donde se vive, percibe y experimenta la ciudad, dando cabida a reflexionar sobre la ciudad que se tiene y se quiere.

1.2. **Encuentro de saberes: posturas teóricas para escribir sobre ciudad**

Para comprender el tema es primordial pasearse por la mirada de diversos autores para conocer y reflexionar sobre conceptos básicos que alimentan esta ponencia sobre el derecho a la ciudad, relacionado con los imaginarios urbanos como elementos que permiten reconstruir los espacios públicos de la ciudad. Para ello es necesario compartir qué se entiende por ciudad, cómo es definida y cuáles son sus características. *La ciudad,* revisada desde su definición básica, es concebida por González (2005) como un espacio del territorio que concentra población y otorga repuestas a necesidades básicas. En cambio, para Borjas (2004), es el lugar donde se desarrolla la cohesión social y los intercambios entre los ciudadanos, lo que permite construir ciudadanía, lo que se traduce en hacer ciudad. Para el autor, la propuesta de construcción de ciudad es compleja porque involucra a las ciudades oficial, real e ideal, y ciudadanos que residen, trabajan y usan intermitentemente la ciudad.

Por su parte, cuando González (2005) plantea el *fin de la ciudad*, manifiesta que en la ciudad también se encuentra un marco de relaciones interconcienciales del ser humano, mostrando que ella es más que un territorio que concentra población, es un lugar complejo donde se manifiestan el aspecto cultural y social que en esencia le otorga vida a la ciudad. Esto recuerda a Silva (2001) cuando señala que “Una ciudad no sólo es topografía, sino también

utopía y ensoñación, una ciudad es lugar, aquel sitio privilegiado por un uso, también es lugar excluido, aquel sitio despojado de normalidad colectiva por un sector social" (p. 400).

La postura de Silva lleva a las reflexiones que Lefebvre (2013 [1974]), González (2005) y Ontiveros (2012) hacen sobre las *construcciones de ciudad* que elaboran los habitantes desde sus percepciones y experiencias vividas, demostrando las relaciones sociales que se establecen entre ciudadanos y el entorno, permitiendo así dicha construcción. Para los autores y, regresando con Silva, la ciudad es un espacio pensado, percibido, vivido y reconstruido por sus habitantes, es decir, va más allá de lo territorial. En este mismo orden de ideas, existen connotaciones contrarias pero indivisibles como lo son *la ciudad y lo urbano*, entendiendo que, de acuerdo con Delgado (1999), "La ciudad no es lo urbano" (p. 23); para el autor la ciudad es concebida como "una composición espacial definida por la alta densidad de población y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables…" (p. 23). En cambio, lo urbano se corresponde con hilos relacionales que lo hacen un estilo de vida. En fin, lo urbano para el autor, "…consiste en una labor, un trabajo de lo social sobre si: la sociedad 'manos a la obra', produciéndose, haciéndose y luego deshaciéndose una y otra vez, empleando para ellos materiales siempre perecederos." (p. 25). Esta visión es compartida por Ontiveros (2012), al destacar que la relación con lo urbano representa lo intangible, como la apropiación que hacen los usuarios cuando imaginan la ciudad y la reconstruyen a través del recuerdo.

1.3. **El espacio público visto desde el derecho a la ciudad**

La visión de la ciudad como lugar donde se producen las relaciones de sociabilidad entre sus habitantes, es decir, la ciudad permite el engranaje de lo físico y lo social. Se necesita un elemento que funcione con cohesionador; este elemento es el espacio público. Esta relación brinda el espacio propicio para relacionarlo con los derechos y deberes que tienen los habitantes de una ciudad. Esta discusión será retomada más adelante, porque primero desarrollaremos los aspectos que caracterizan al espacio público y los cuales ayudarán a mostrar su vinculación con el derecho a la ciudad.

El espacio público, examinado desde la antropología urbana, accede a revisar el término imaginario urbano planteado por Silva (1992), en donde es percibido como el espacio vivido, reconocido, marcado por códigos y símbolos que dan cuenta de lo individual y lo colectivo de la urbe. En este marco, interesa pensar el espacio público desde lo físico, administrado por el Estado, pero también desde lo social como espacio opuesto a lo privado, pero que responde a construcciones individuales y colectivas de los habitantes. Es así como el *espacio público* se convierte el lugar por excelencia de la ciudad. De acuerdo con Parra (2011) "…es uno de los elementos a partir del cual se construye un lugar, una ciudad, y en base a él se otorgan cualidades particulares de cada uno de ellos…" (p. 2). Lo que lleva a pensar que el espacio público cambia o desaparece con el tiempo, respondiendo a vivencias y percepciones de los ciudadanos. Desde esta visión, se puede afirmar que los espacios públicos no desaparecen, sino que existe un desuso y una transformación de uso por parte de los ciudadanos, ya que en algunos casos se desarrollan actividades distintas a las planificadas, es decir, se transforma y se actualiza de acuerdo con las necesidades de sus usuarios.

De acuerdo con la antropóloga Ontiveros (2012)

> el espacio público es el lugar de la vida social, con sus virtudes y sus contradicciones. El espacio público tiene de ciudad, lo que significa como espacio físico, material (calle, plaza, bulevard, avenida, autopista, etc.), tiene de urbano, lo que significa como espacio mental, producto de una praxis, de la apropiación que

> hacen los usuarios, en suma de la experiencia urbana, que se suscita en su uso, trayectorias y recorridos (p. 8).

Borjas (2003) sostiene que la ciudad es el espacio donde se desarrolla la ciudadanía, el espacio de lo físico, lo material, donde se establecen relaciones propias de la vida colectiva. Por su parte, Carrión (2004) evidencia la relación espacio-ciudad, indicando que "…el espacio público es la esencia de la ciudad (…) porque hace factible el encuentro de voluntades y expresiones sociales diversas, porque allí la población puede converger y convivir y porque es el espacio de la representación y del intercambio" (p. 61). Grosso modo, para el autor el espacio público como lugar donde existe una representación de la sociedad, se debe entender como un derecho de la ciudadanía que permite la asociación, la identidad, la polis, el respeto y la otredad.

En este sentido, es propicio hablar de *derecho a la ciudad,* entendido por Mathivet (2010) como

> …restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del "buen vivir" para todos, y hacer de la ciudad "el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva". Asimismo, la vida colectiva se puede construir sobre la base de la idea de la ciudad como producto cultural, colectivo y, en consecuencia, político (p. 24),

Para Harvey (2013), el derecho a la ciudad es una dinámica de proceso y de conquista que da paso a algo más que el derecho a la vida urbana; es, en esencia, la producción del espacio. Con esta reflexión surgen los movimientos sociales como impulsadores del derecho a la ciudad en el sentido de que debe ser humanizada, responder a necesidades sentidas, que no surgen necesariamente de las ideas capitalistas.

Para Lefebvre (1969), el derecho a la ciudad no puede ser entendido como el derecho a estar en la ciudad o más grave aún, a regresar a las ciudades tradicionales, por el contrario, es el derecho a la vida urbana, a la libertad, a la socialización, al hábitat, a la apropiación diferenciada del derecho a la propiedad, a la participación (c*f*. Lefebvre, 1969: p. 159). Esta forma de comprender el derecho a la ciudad se vincula con pensar y repensar lo urbano, así como espacio y ciudad.

Dentro de la concepción de derecho a la ciudad relacionada con el espacio público, entra en vigencia las ideas de Augé (1998) sobre los lugares y no lugares, cuya definición responde a las miradas al espacio, donde lo físico (tangible) y lo social (intangible) se toman de la mano para construir un todo que denominamos ciudad.

Es preciso detenerse en este punto para indagar sobre la ciudad desde la antropología urbana, explorando desde lo social las dinámicas que desarrollan los grupos como individuos y colectivos que interactúan con el espacio, recreando relaciones y cultura, que de acuerdo con Hannerz (1986), este es el quehacer del antropólogo social. Viendo las ciudades desde la antropología urbana, como respuesta a un sistema social y económico donde se desarrolla las prácticas sociales y la vida urbana (Salcedo y Zeiderman; 2008).

Para Delgado (1999), la "…antropología urbana entendida no como *en* o *de* la ciudad, sino como las inconsistencias, inconsecuencias y oscilaciones en que consiste la vida pública en las sociedades modernizadas…" (p. 27), se asemeja a la antropología de los espacios públicos en el sentido de las relaciones y las interconexiones que se producen en torno a los actores sociales.

La identidad, la cultura y la experiencia cobran fuerza y muestra la diversidad cultural existente cuando se produce el encuentro entre individuos de diversos países. Para Naranjo y Hurtado (2002), “el migrante recién llegado (…) hace parte de ella en el momento en que toma la decisión de quedarse. Sin embargo, esa decisión del sujeto no implica un reconocimiento inmediato por parte de la ciudad y la sociedad, de llegada” (p. 8). Dentro del período de adaptación y aceptación por parte del habitante y el migrante, existe un proceso de inclusión y exclusión que se vincula con las relaciones de alteridad y otredad que se producen, para obtener el derecho a ser reconocidos como habitantes y ciudadanos del nuevo lugar.

1.4. **Imaginario urbano, espacio público, migración y el derecho de la ciudad**

Los planteamientos del espacio público visto desde el derecho a la ciudad, resalta una ciudad de relaciones entre ciudadanos, considerando los espacios públicos como lugares por excelencia para el esparcimiento, el ocio, la recreación y para que se desarrollen las relaciones de alteridad y otredad. Desde esta perspectiva, cobra vigencia la construcción que hacen los urbanitas, a través de los imaginarios urbanos en los espacios de las ciudades que habitan. El espacio cargado de significaciones, conduce a revisar los escritos sobre imaginario urbano, que de acuerdo con lo planteado por Amando Silva (1992), se enmarca en “el territorio en su manifestación diferencial es un espacio vivido, marcado y reconocido así en su variada simbología” (p. 52). Para el autor, existen formas de representaciones a través de mapas y croquis imaginados, donde se expresa una visión individual y colectiva de la ciudad. Para descifrar estas representaciones, el antropólogo urbano tiene la tarea de reconstruirlo, a partir de elementos como la cultura y vinculada al espacio habitado. Trasladando dicha concepción al migrante, tiene los mapas y croquis imaginados de sus vivencias y se prepara para crear otros en el nuevo lugar, que reflejarán sus visiones de la ciudad.

Las ideas de Silva son compartidas por otros autores, pero reconocidas como visiones urbanas, las cuales dan cuenta de las formas como la ciudad es mirada y percibida por los ciudadanos. Cada visión puede ser diferente debido a que se relaciona con los deseos y recuerdos que tiene el individuo sobre la ciudad, pero también puede ser la construcción colectiva que hacen los ciudadanos agrupados por distintos aspectos, lo que muestra que existen dos concepciones de ciudad, una que se mueve desde lo individual y otra desde lo colectivo. Para Alicia Lindón (2007). los imaginarios

> …son redes o tramas de significados específicos, reconocidas socialmente, que le otorgan cualidades a la ciudad y sus lugares. Por ser tramas de significados no pueden ser reducidos al significado que se le otorga a un elemento u objeto. Indudablemente, los imaginarios no se configuran fuera de los contextos y procesos históricos, sino dentro de ellos (s/p).

Todas estas posturas dan cuenta de la complejidad de la ciudad y lo difícil que puede ser comprender las dinámicas que en ella se desarrollan, especialmente en los espacios destinados para el encuentro, la recreación y el esparcimiento. En esos lugares los urbanitas recrean valores, creencias, símbolos y percepciones que dan cuenta de que la ciudad está llena de vida y, en el caso del migrante, la comparación y la añoranza hacen que sea más palpable. No obstante, la complejidad de la ciudad recuerda que no es suficiente con señalar que “ser ciudadano quiere decir “ser de una ciudad” (Silva, 1992, p. 19), por el contrario, la ciudad es construida por sus ciudadanos, lo que la hace “…una densa red simbólica en permanente construcción y expansión” (p. 19). La diferencia entre las ciudades se centra en

los símbolos que construyen sus habitantes y que están asociados a la memoria colectiva de los ciudadanos. En este punto cabe preguntarse: ¿Qué sucede con el migrante? ¿Realmente reconstruye su vivencia en el nuevo espacio habitado? Los seres humanos cambiamos y recreamos marcos mentales, que se van acoplando como los engranajes de una máquina que está en movimiento, lo que demuestra la complejidad del pensamiento del habitante que migra con la proyección de rehacer su cotidianidad.

En tal sentido, los imaginarios urbanos pasan a ser clave en la (re)construcción del espacio público y la redefinición del derecho a la ciudad, considerando los cambios que se producen en él y el reconocimiento que hacen los habitantes del mismo. Sin embargo, los cambios constantes que tiene la ciudad demuestran que no es estática, por el contrario, está en constante movimiento, que sus habitantes la redimensionan y reconstruyen a través de los imaginarios urbanos y la memoria colectiva.

Dentro de esta mirada, no se puede dejar de lado la participación de los actores sociales como promotores de cambio social y del derecho a la ciudad. En este sentido, la tríada ciudadano, espacio público y derecho a la ciudad demuestra la relación entre la política (representada en la ciudad), los ciudadanos con derechos y deberes y los lugares donde se desenvuelve la esfera pública. La forma en que se (re)construye la ciudad es ejecutada por sus habitantes y en este caso se rememora el pasado para recordar en el presente que en el caso venezolano,una política de Estado abrió las puertas a una población que migraba de sus países de origen por razones políticas, sociales y económicas. La situación es propicia para mostrar cómo estas comunidades se adaptaron y compartieron a través del recuerdo y la añoranza su cultura, sus costumbres, dando paso a una apropiación del espacio y un intercambio cultural que ha sido bien recibido por el pueblo venezolano. En la actualidad existe un cambio: ya no recibimos pobladores de otros países, la balanza se ha inclinado en otra dirección, ahora son nuestros ciudadanos quienes están cruzando las fronteras por razones semejantes a las que motivaron a nuestros visitantes a dejar su patria y hacer de Venezuela su lugar, su pequeña ciudad, el espacio donde repoblar sus costumbres e ideas, y en el presente, sin importar si se nacionalizaron o no, son ciudadanos venezolanos. El reloj gira en contrasentido y marca el tiempo para que los migrantes venezolanos se establezcan en nuevos horizontes e intercambien nuestra cultura, costumbre y conocimientos. El derecho a la ciudad toca el tema de las migraciones desde la mirada de la búsqueda de calidad de vida y la reconstrucción de un territorio.

En el nuevo territorio, los migrantes a través de la memoria colectiva se reagrupan con sus pares, estableciendo relaciones de amistad, vecindad y compadrazgo, recreando de esta forma su identidad y reconociendo al otro como parte de sí mismo. La experiencia de otros migrantes funge como guía que permite al nuevo habitante compartir vivencias que parten de las oportunidades que brinda la nueva ciudad y sus ciudadanos. Es reconocer y redescubrir la solidaridad del otro y recordar las formas de organización y participación que como actores sociales construyen ciudad y ciudadanía.

2. ESCOGIENDO UN MÉTODO…

En este apartado se muestra un acercamiento a los métodos seleccionados para abordar la investigación. En este proceso se hará énfasis en los aspectos sociales, políticos, económicos, conductuales y perceptivos que inciden en la forma de entender el derecho a la ciudad. En este largo trayecto se propicia la participación de los diversos actores involucrados y que inciden en la vida urbana. Esto puede significar coincidir en políticas y acciones que se concreten en alianzas estratégicas entre los actores sociales. En este sentido, la propuesta

investigativa busca *conocer la influencia del imaginario urbano sobre el uso que hacen los urbanitas del espacio público, con la finalidad de comprender el derecho a la ciudad desde la perspectiva de los actores sociales.* Estas primeras aproximaciones se convierten en un llamado de atención para abrir un abanico de visiones que permitan entender las dinámicas sociales urbanas desde una perspectiva holística, que lleva consigo la complejidad propia de la ciudad.

Dentro de los aspectos metodológicos, la investigación aborda los elementos que se conjugan dentro el derecho a la ciudad, desde la perspectiva de la antropología urbana. El tema de investigación se trabaja desde una postura epistemológica de la fenomenología, entendida, de acuerdo con Merleau-Ponty (1945), como "…el estudio de la esencias y, según ellas, todos los problemas se resuelven en la definición de las esencias: la esencia de la percepción, la esencia de la consciencia…" (p. 7). Es por ello que se ha considerado utilizar la metodología cualitativa debido a que permite crear categorías de análisis que darán cuenta de los procesos de este tipo de estudio, permitiendo reconstruir la realidad desde la mirada de sus propios actores. Desde esta configuración se ha pensado trabajar con la memoria colectiva, no solo desde una perspectiva teórica, sino también desde la praxis, es decir, la memoria colectiva es vista en esta propuesta como parte de la metodología, porque contiene elementos clave que permitirán construir las variables de nuestro tema.

En este caso, nos valemos de la fenomenología como una forma de comprender la realidad, debido a que permite llegar a la esencia del fenómeno, porque, de acuerdo con Rusque (1999) "…la descripción fenomenológica se basa en lo vivido, lo real, lo interno, esforzándose en recuperar esta percepción intuitiva en un plan más discursivo y reflexivo…" (p. 24). Otra de sus bondades es su flexibilidad, la cual exige una reflexión constante, por lo que su análisis es profundo y continuo. Así mismo, lo cualitativo permite estudiar el fenómeno de forma holística.

Igualmente, por la naturaleza de la propuesta, las técnicas propias de lo cualitativo se enmarcan en aquellas vinculadas con el enfoque etnográfico, apropiado como una "…descripción o reconstrucción analítica de escenarios…" (Rusque, 1999, p. 51, citando a Goetz y Le Compte), como instrumento que permita la recolección de datos a través de relatos de vida, entrevistas semiestructuradas, observación participante y no participante, revisiones bibliográfica y hemerográfica, entre otras. Si bien el tema de investigación apunta a lo cualitativo, como investigadores no estamos cerrados a emplear lo cuantitativo, por el contrario, consideramos que los datos estadísticos pueden complementar la información cualitativa, mostrado así una visión más amplia de lo que se pretende investigar. Con la etnografía y la memoria colectiva como parte de nuestro diseño de investigación, se busca resaltar el valor que para esta investigación tiene la memoria oral, como principal medio para la obtención de información de las fuentes primarias, que para nuestro caso son los urbanitas.

Para esta propuesta de investigación, resulta especialmente interesante reflexionar en torno a las tres ciudades que coexisten, de conformidad con la propuesta de Borjas (2003), y que pensamos hace eco importante en la construcción del imaginario urbano. Para ello se considera oportuno abordar el tema desde el estudio de caso, definiéndolo, de acuerdo con Rusque (1999), como un modo de investigación que busca profundizar en una realidad que puede ser incontrolada y abierta. El investigador al revisar una realidad desde un caso específico, puede conocer la totalidad del fenómeno y contrastar la teoría con la praxis. La autora hace un llamado a que los casos de estudios no sean vistos únicamente como una descripción, sino como una metodología que permite extraer conclusiones de fenómenos reales, basados en la teórica y un objeto de conocimiento.

Siendo estas las primeras páginas que apuntan a la dirección de esta propuesta doctoral, que plantea acercarse al espacio público desde los imaginarios urbanos para entender cómo los habitantes (re)construyen la ciudad desde la perspectiva del derecho a la ciudad, se ha reflexionado sobre la posibilidad de desarrollar el tema desde un caso de estudio, apoyados en que los imaginarios se configuran dentro de los contextos y procesos históricos (*cf*. Lidón, 2007).

3. CONCLUSIONES: EL DERECHO A LA CIUDAD - PASADO, PRESENTE Y FUTURO

El papel de trabajo presentado buscó comprender los procesos de construcción de ciudad desde la concepción del derecho a la ciudad, destacando lo humanístico como un elemento que permite entender cómo los ciudadanos construyen y recrean sus espacios. Estos espacios están cargados de significado, el cual se nutre de la cultura, los recuerdos, la imaginación, mediante un proceso individual y colectivo que trae consigo que los urbanitas puedan crear tres ciudades: la oficial, la real y la soñada. La profundización de esta arista de la ciudad es un componente que debe ser tomado en cuenta al momento de planificar, proyectar y diseñar los espacios de la ciudad. Siendo el centro de la ponencia *conocer la influencia del imaginario urbano sobre el uso que hacen los urbanitas del espacio público, con la finalidad de comprender el derecho a la ciudad desde la perspectiva de los actores sociales, en este caso desde la mirada del migrante, l*os resultados parciales apuntan a dilucidar los primeros elementos que permiten entender el tema planteado, profundizando en los aspectos teórico-metodológicos del tema, también buscó comprender la realidad y lo urbano como elemento clave en la construcción de ciudad, recordando que lo urbano va más allá del espacio construido (físico), cuya dirección apunta hacia los elementos que componen lo social, como ingrediente que nutren el quehacer de las ciudades, como relación dialéctica de la vida urbana. Vida urbana que se desarrolla en el espacio público, como lugar donde por excelencia se enmarcan lo reconocido por todos y donde se proyecta el ciudadano individual y colectivamente.

Sin embargo, el derecho a la ciudad va más allá de derechos y deberes por parte de los ciudadanos; es un camino que conduce a la búsqueda de calidad de vida y con la proyección de futuro que tienen los habitantes. En este sentido, se destaca al migrante como constructor de ciudad, como ser que toma la decisión de migrar buscando mejorar su calidad de vida, como individuo que lleva consigo una carga valorativa de saberes, cultura y costumbre que buscará recrear y compartir en el nuevo lugar. Este aspecto permitirá la reconfiguración de espacios y el establecimiento de relaciones que involucra ser aceptado, y por tanto reconocido, por quienes lo reciben. En este sentido, entra en juego la memoria colectiva, los imaginarios urbanos no solo como conceptos que dan cuenta de aspectos que propician el entendimiento del ser humano, sino como elementos que en la praxis contribuyen al establecimiento de relaciones y la reafirmación de la identidad.

REFERENCIAS

Artículos publicados en revistas

Borjas, J. (2004). La ciudad conquistada. *EURE*, vol. XXX, nº 90, septiembre, reseña. Santiago de Chile

De Freitas, J. (2004). Caracas, pública, privada y de nadie. *SiC*, año LXVII, n° 665, junio. Caracas, UCAB.

Lindón, A. (2007). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *EURE*, vol. XXXIII, n° 99, agosto, pp. 31-46. Santiago de Chile.

Ontiveros, T. (2010). La experiencia interpretada desde el investigador. Barrio Los Pinos, Caracas. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, n° 2/2010, mayo-agosto, Caracas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela.

Salcedo, A. y Zeiderman, A. (2008). Antropología y ciudad: un análisis crítico e histórico. Antípoda: *Revista de antropología y arqueología*. Venezuela: Universidad de Los Andes.

Libros

Augé, M. (1998). *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona-España: Gedisa.

Augé, M. (2001). *Ficciones de fin de siglo*. Barcelona-España: Gedisa.

Carrión, F. (2004). Espacio público, punto de partida para la alteridad. En Velásquez, F. (Comp.). *Ciudad e inclusión: por el derecho a la ciudad.* Colombia-Bogotá: Fundación Foro Nacional por Colombia.

Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. España: Anagrama.

Foley, J. (Coord.). (2004). *Perspectivas de la cogestión en seguridad ciudadana*. Caracas: Fonacit / UCV / IU.

González, S. (2005). *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido de convivencia nacional*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Halbwschs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensa Universitaria de Zaragoza

Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. México: Fondo de Cultura Económica.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana.* Madrid-España: Ediciones Akal, S.A.

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 2ª edición. España: Capitán Swing Libros.

Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. (Edición 62). Barcelona-España: Ediciones Península.

Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. España: Capitán Swing Libros.

Mathivet; C. (2010). El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "otra ciudad posible". En Sugranyes, A. y Mathivet, C. (Edits.). *Ciudades para tod@s, por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*. Chile: Hábitat International Coalition.

Merleau-Ponty, M. (1945). *Fenomenología de la percepción*. Barcelona-España: Ediciones Península.

Rusque, A. (1999). *De la diversidad a la unidad en la investigación cualitativa*. Caracas: Vandell Hermanos Editores, C.A.

Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos. Bogotá y Sâo Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Colombia: Tercer Mundo Editores.

Silva, A. (2001). Algunos imaginarios urbanos desde centros históricos de América Latina. En Carrión, F. (Edit.), (2001). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Ecuador: Flacso-Junta de Andalucía.

Memorias de Congresos

Mendoza, Y. (2015). Memoria colectiva e imaginarios urbanos: herramientas para (re)construir los espacios públicos de la ciudad. Jornadas de Investigación de la Faces, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Ontiveros, T. (2012). El espacio público: lugar de la vida social. En Struck, A. y Vidal A. *Conectando ideas para la sociedad.* Jornadas de Investigación en la UCV, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

Parra, M. (2011). Reactivación del espacio público a través de la configuración de áreas para realizar actividades físico recreativas. *Trienal de Investigación FAU-UCV*, Facultad de Arquitectura y urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Ediciones FAU.

Tesis

Márquez, P. (2005). (In)seguridad en el ámbito educativo: organización y participación de las comunidades relacionadas con la Escuela Técnica Comercial Luis Razetti. Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Planificación Urbana, Mención Política y Acción Local. Instituto de Urbanismo / Facultad de Arquitectura y Urbanismo / Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Naranjo, G. y Hurtado, D. (2002). El derecho a la ciudad. Migrantes y desplazados en las ciudades colombianas. Universidad de Antoquia. Disponible en: http://tesis.udea.edu.co/bitstream/10495/5657/1/NaranjoGloria_2002_DerechociudadMigrantesDesplazadosColombia.pdf

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-16

TRANSGRESIONES URBANO ARQUITECTÓNICAS: UNA APROXIMACIÓN SOBRE LA CIUDAD Y LA ARQUITECTURA EN CARACAS

Rafael Juan Machado Gámez
Área Diseño, Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU.UCV.
machado.gamez@gmail.com

RESUMEN

Transgresiones Urbano Arquitectónicas es una investigación de corte cualitativo sobre fenómenos en Caracas. Estos surgen de manera empírica, espontánea y autónoma; caracterizándose por romper y transgredir la lógica formal y tradicional de la ciudad, para satisfacer necesidades que el urbanismo normativo y la arquitectura tradicional no contemplan, porque el fenómeno es tan reciente que no es posible atenderlo de manera oportuna. Utilizo un método que se define desde la conceptualización, cartografía y propuesta que se realizó a lo largo de varios semestres y que aquí se analiza y concluye en una herramienta sistematizada que servirá de guía para entender la ciudad de Caracas desde otros fenómenos en apariencia caóticos casi nunca estudiados ni reconocidos. Este método no busca una verdad absoluta, sino en un saber temporal, provisional, con un tiempo y un espacio definido que necesita constante revisión. Este trabajo es una reivindicación colectiva realizada conjuntamente con los estudiantes del Taller de Diseño titulado «Transgresiones Urbano Arquitectónicas/ Cartografía Colectiva», el cual busca aproximarse tangencialmente al factor humano de estos fenómenos y así tener una nueva perspectiva para la comprensión de la ciudad de Caracas. Va dirigido a estudiantes y profesores que deseen aproximarse desde una perspectiva alternativa a una nueva narrativa de la ciudad. El «problema» o situación, como lo llamo a efectos de esta investigación, radica en el encuentro de una ciudad entendida y hasta desarrollada desde sus fenómenos más allá de únicamente su morfología urbana.

Palabras clave: Transgresión, urbano, arquitectónico, Caracas, fenómeno.

INTRODUCCIÓN

La línea de investigación *Transgresiones Urbano Arquitectónicas* (TUA) nacen de mi inconformidad ante la visión unidireccional, formal, normativa y cerrada, de la arquitectura, y la ciudad. Es una necesidad personal que se expresó de manera reiterada a los largo de mi carrera de arquitectura (1999- 2005), culminando en aquel momento con la tesis de pregrado . La cual consistió en el estudio del graffiti como expresión urbana callejera, destacada por su ilegalidad y como analogía para transformar la ciudad desde el proyecto arquitectónico desde su forma (superposición de capas y trazo) hasta su fondo (necesidad personal de expresar).

En resumen las Transgresiones Urbano Arquitectónicas son aquellas situaciones y fenómenos que infringen la lógica tradicional de la ciudad, rompiendo sus reglas para poder adaptar necesidades de la población, que son tan recientes que el urbanismo normativo y la arquitectura tradicional no logra reaccionar y responder a ellas de manera oportuna. Este concepto se ha transformado en el catalizador de perspectivas para entender la ciudad, desde los fenómenos transgresores que en ella suceden, resultando en propuestas para transformarla desde la arquitectura. Este término lo profundizaré más adelante desde la noción creada colectivamente en el curso

Y es en este trabajo de corte cualitativo donde se definirán a profundidad conceptos y método que lo constituye como postura asumida en la experiencia del taller de diseño; ha evolucionado como proceso a través de los semestres que lo he guiado y se define por sus 3 fases las cuales en esta investigación forman parte de su cuerpo. La conceptualización, la cartografía y la propuesta arquitectónica. Estas fases se constituyen como elementos claves y operacionales para este trabajo. La conceptualización como el debate teórico que definen las TUA desde los autores, el autor de este trabajo y los estudiantes que han brindado sus perspectivas a la compresión de estos fenómenos. Los conceptos deben ser aclarados desde el inicio del trabajo ya que retroalimentan el proceso de la investigación convirtiéndose en el insumo primigenio, que consolida el Complemento Referencial Teórico[1]. La cartografía se convierte en la espacialización de los fenómenos urbanos identificados como transgresores en la ciudad de Caracas y así, "desde su reconocimiento en un documento cartográfico se pueda ofrecer una lectura lo más amplia y coherente posible de la dimensión del problema, para así brindar la posibilidad de indagar en profundidad en ellos". (von der Heyde, 2007).

TUA es una experiencia de diseño, que lleva el mismo nombre y que imparto desde el 2012 en la Escuela Carlos Raúl Villanueva de la Universidad Central. También es una línea de investigación en construcción y en este trabajo lo presento como un instrumento para estudiantes y profesores. Los primeros quienes intercambiarán conocimientos en su desarrollo como futuros arquitectos, y los segundos quienes fungirán como guía para afrontar fenómenos urbanos de la ciudad de Caracas desde la academia. Pero a la vez es una formalización personal de un instrumento para afrontar el proyecto arquitectónico. El laboratorio es la Universidad y el campo de acción es la ciudad de Caracas. La experiencia del lugar es determinante para la producción de la información. Cada día es una posibilidad de observar y producir documentos sobre los fenómenos ubicándolos en mapas. El lugar es el medio donde el ser humano se desenvuelve y "el análisis de las relaciones hombre-medio no puede, en ningún momento, omitir la consideración del territorio… " (Boadas, 2010)

[1] que otros investigadores llaman Marco Teórico

1. **SITUACIÓN**

La comprensión de la realidad de la ciudad no puede ser unilateral ni absolutamente tradicional. En el urbanismo tienen que haber otros elementos que definen la ciudad más allá de su forma, sus calles, su demografía y su normativa. Existen situaciones, fenómenos y eventos que son difíciles de catalogar, los cuales generalmente pasan desapercibidos pero que, definitivamente también hacen ciudad. Caracas se manifiesta también a través de sus fenómenos. Particularmente en la facultad de Arquitectura, la perspectiva de estudio de la ciudad ha sido, de tendencia cuantitativa en la mayoría de los casos, como un mero hecho técnico buscando conceptos uniformes (estilo[2]), añorando un nuevo movimiento moderno o el último reducto de éste, alejándose de lo que acontece en tiempo real en la ciudad.

En sus inicios, la ciudad de Caracas era ocupada por haciendas. Desde entonces se ha construido desde fragmentos de planes urbanos (o más bien de inversión) a manos de planificadores, políticos, promotores inmobiliarios entre otros. Y no desde una visión integradora de unidad. “Los problemas relacionados con la ordenación del territorio (...) pasan por los escritorios de numerosas personas formadas profesionalmente en muy distintas disciplinas. Cada una de estas personas, por supuesto, asume su responsabilidad y considera que su opinión constituirá lo fundamental para la toma de decisión sobre las cuestión en referencia” (Boadas, 2010, págs. 10-11). El resultado es un ordenamiento resultante de la sumatoria de posiciones y no del consenso de objetivos comunes.

La ciudad de Caracas como todas las metrópolis es un lugar donde surgen constantemente nuevas situaciones y fenómenos que trasgreden su realidad. Al ser simultáneos, recientes y variados, es muy difícil y a veces imposible registrarlos, espacializarlos, y caracterizarlos. Estas situaciones deben ser estudiadas y entendidas para que en un futuro se puedan ofrecer respuestas a la contemporaneidad. Las transgresiones urbanas generalmente surgen de forma empírica, espontánea y autónoma, a través de las cuales los ciudadanos logran satisfacer sus aspiraciones y necesidades ya que la planificación urbana no logra atenderlas a tiempo y cuando finalmente lo hacen son extemporáneas y la trasgresión dejó de ser. Las transgresiones modifican en tiempo real la percepción de la ciudad, dándole un carácter de transformación constante. Por más que las instituciones insistan en planificar, está ciudad es rebelde, no se deja y se planifica por sus propios habitantes, desde la espontaneidad y la inmediatez. El deseo de transformar las ciudades siempre va a existir, pero debe ser desde su comprensión y tolerancia hacia sus fenómenos que, al final de cuentas son quienes la caracterizan. Cuando la transformación se impone, genera peores reacciones. “El deseo transformado en posesión pura puede incluso convertirse en destrucción” (Vegas, 2007).

2. **CONCEPTOS**

Es necesario definir términos básicos relativos y necesarios a la investigación, que integra las definiciones de autores, estudiantes y yo, el autor de este trabajo. Se incluyen las aristas y conceptos complementarios que dan forma a esta nueva composición de términos llamada Transgresiones Urbano Arquitectónicas. “La relación entre los términos de un razonamiento es más importante que los términos” (Munne, 1992, pág. 1).

[2] 4. Uso, práctica, costumbre, moda. / 7. Conjunto de características que individualizan la tendencia artística de una época. Ejemplo: Estilo moderno (Diccionario de la Real Academia Española, 1978).

2.1. **Transgresiones**

“La transgresión (también, trasgresión) puede referirse a: El quebrantamiento de leyes, normas o costumbres. / Provocación, especialmente en contextos artísticos y literarios. / Pecado, en religión, quebrantamiento de un precepto moral. / La superación de un obstáculo. / El rompimiento un pacto sublime / Transgresión es no obedecer un mandamiento, otorgado por alguien superior.” (Fundación Wikimedia, Inc, 2017). Esta definición no dista mucho de las que se encuentran en la mayoría de los diccionarios tradicionales y en el internet. Y no es que sea errónea, pero el término se puede desglosar y ampliar en más de significados sobre todo en el mundo contemporáneo.

“A diferencia de agredir, la transgresión es una acción que va dirigida contra la norma, no necesariamente contra las personas, aunque puede herir la susceptibilidad de quien se identifique con la norma. Toda transgresión implica un acto de rebeldía, de tener coraje de vulnerar ideales, no personas” (Guerrero Rojas, 2016). En efecto es un acción que genera un hecho, que deja una huella, no solamente en el espacio, sino en la memoria de las personas, en el concepto de lo correcto, del deber ser y de la necesidad. Es un acto consciente de desobediencia intencional

En las formas de arte es donde el término se puede acuñar mejor, ya que de alguna manera la acción ha existido a lo largo de la historia, sobre todo en los cambios de era. Por ejemplo el barroco transgrede las normas artísticas del renacimiento exagerando sus propias reglas, generando un punto de inflexión en la historia del arte. Al igual que los movimientos modernos artísticos desde Marcel Duchamp hasta nuestros días. Ya el arte no es solamente la fusión de la técnica y el espíritu de la época que impregna la obra, sino el contenido de fondo que se le da a objetos y situaciones.

Imagen 1: Conceptualización. Estudiantes curso TUA (2016).

2.2. **Urbano**

“(del latín urbanus) es el adjetivo para designar a lo perteneciente o relativo a la ciudad” (Wikipedia). Lo urbano y la ciudad son términos inseparables. Es una condición que está presente siempre. Es un adjetivo para aquellas situaciones, fenómenos, y cosas que ocurren en la ciudad y obviamente se relaciona con ella, haciéndose indivisible, “es la que dota de dicha cualidad a todo aquello que en ella habita” (Guerrero Rojas, 2016)

“está íntimamente relacionado con las interacciones, acciones, manifestaciones socioculturales, la cotidianidad y el arte que tienen lugar en la ciudad (…). No dependerá de ese espacio tangible [físico] llamado urbe, sino también de aquello que es intangible y que

actúa como red para tejerlo todo en un imaginario colectivo de lo urbano" (Lopez, 2015). Por tanto va más allá de lo construido, es más bien un constructo que se transforma en tiempo real con las mismas ciudades ya que ellas dan forma a su concepto y el concepto también las moldea hacia una expectativa creada.

Imagen 2: Conceptualización. Estudiantes curso TUA (2016).

2.3. **Arquitectura**

"La arquitectura es el arte y técnica de proyectar y diseñar edificios, estructuras y espacios" (Fundación Wikimedia, Inc, 2017), pero al igual que (Villanueva), "creo en una arquitectura que parte de la realidad que elabore una interpretación crítica de ella y que vuelva a la realidad, modificándola, con dialéctica incesante. La Arquitectura es una acto social por excelencia, arte utilitario, como proyección de la vida misma, ligada a problemas económicos y sociales y no únicamente a normas estéticas (…) para ella, la forma no es lo más importante: su principal misión: Resolver hechos humanos". La arquitectura es más que un objeto, está casi viva, porque contiene vida en su interior y su comportamiento muchas veces es como la de un organismo vivo. Continua en constante transformación con los hombres que la habitan y con el medio donde se sitúa aun luego de su construcción, o sea, no es estática. Ella y la ciudad están en eterna retroalimentación, siendo el tiempo un protagonista.

Imagen 3: Conceptualización. Estudiantes curso TUA (2016).

2.4. **Transgresiones Urbano Arquitectónicas (TUA)**

Son tipos de transformaciones donde interactúan los ciudadanos en el ámbito urbano. La interacción es desde lo ilegal, informal, no reconocido, o invisibilizado. Se apropian de los espacios como un circuito en red que construye "viralmente la Ciudad de las ciudades, a través de un posicionamiento complejo de creadores y trayectos, generando una identidad y colectividad" (De Jesús, 2015). La agresión es física al entorno, alterándolo, por tanto se afecta también su percepción. "Estos elementos están presentes en el espacio cotidiano y en muchas ocasiones suelen repetirse (...) y forman parte de la costumbre" (León, 2013). Podríamos decir que las TUA son evoluciones urbanas que violan las leyes y normativas pautadas por la sociedad.

Vulneran el espacio y la cotidianidad, creando nuevas situaciones. cuando cualquier TUA ocurre, se crea una relación de transgresor – transgredido, donde el primero es una situación circunstancial y el segundo es el espacio. A excepciones de las que son artísticas, no es un acto muy consciente o de rebeldía, casi nunca se reflexiona ante ella, porque su aparición es orgánica, instintiva y a veces hasta lógica, porque el sujeto transgresor lo hace sin pensar que pueden existir consecuencias. Es incorrecto tener un juicio de valor ante las TUA, no se debe generalizar tildándolas de buenas o malas,. Hay que primero reconocerlas, analizarlas e integrarlas o transformarlas, ya el tiempo y una distancia prudencial nos podrá dar la claridad para juzgar mejor.

Podríamos decir que las TUA son evoluciones urbanas que violan las leyes y normativas pautadas por la sociedad. Ellas suceden con mayor fuerza en la ciudad contemporánea no solo de Caracas, sino en casi todas las grandes metrópolis. Son fenómenos que se van extendiendo, intensificando y enraizando en la actualidad cada vez más. Una TUA puede ir desde la economía informal o de calle, hasta las modificaciones corporales (piercings, tatuajes e implantes) traducidas a la ciudad, pasando por el fenómeno de los mototaxistas, por nombrar algunas de las más variadas.

Imagen 4: Conceptualización. Estudiantes curso TUA (2016).

3. **Caso**

El caso de estudio es en la experiencia de diseño de 8vo, 9no y 10mo semestre titulado Cartografía Colectiva, que tienen como lugar la ciudad de Caracas, Venezuela. En los cursos se produjo una serie de mapas y propuestas de transformación producto de la información

recolectada y generada en forma de mapas y proyectos arquitectónicos[3]. Fue imperante el desarrollo de una herramienta, que a la vez es el programa del curso y un método, que cumple el rol de las estrategias docentes, para la comprensión de las TUA en la ciudad de Caracas. Convirtiéndose en la base, no solo de la investigación, sino del mismo taller de proyectos que imparto. Éstos son aplicados por cada estudiante o grupo que cursa la experiencia, incorporándolos y sistematizando las experiencias anteriores, no solo como referencias, sino como modeladoras de la herramienta misma.

Para entrar en calor, lo primero que tendemos a mapear en TUA son los datos físicos y cuantitativos de la ciudad. Ellos nos dan una base de conocimiento de la ciudad a partir de lo que se puede medir y que generalmente se puede encontrar en otras investigaciones y en bibliografía. Esta información no varía mucho pero genera un saber en el estudiante. Luego esta información puede ser contrastada con los mapas perceptuales generando nuevas dimensiones de información sobre la ciudad. Aunque la investigación se de corte cuantitativo, no se debe discriminar los datos cuantitativos que se recolecten, ya que también son relevantes para la investigación.

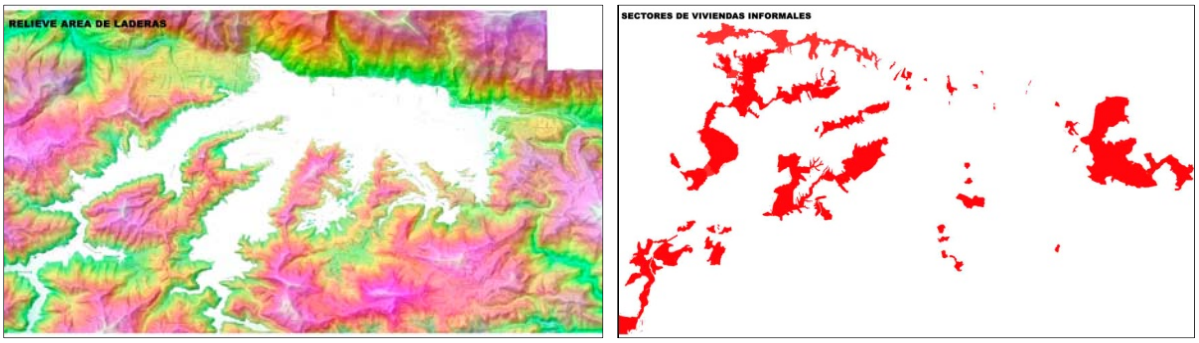


Imagen 5: Mapeo. Estudiantes curso TUA (2016).

La topografía es un dato físico y cuantitativo, pero también es un aspecto característico de la ciudad, que es un Valle. Aunque la ciudad mal llamada formal se encuentre en las áreas más planas (color blanco) que facilitaron su urbanización y crecimiento, la mayoría de su población se vio casi forzada a habitar los lugares más difíciles, sin permisos para construir, con pendientes mayores al 40% o quebradas. Esto no es algo nuevo ni ningún secreto para nadie, pero se comprueba fácilmente al comparar estos dos mapas. Es clara la injusticia territorial donde la mayoría vive en una menor superficie a la minoría y en las condiciones topográficas más difíciles. Este patrón orgánico y forzado de crecimiento nos permitiría anticipar y planificar mejor la ciudad en función de todos sus habitantes, sobretodo de la mayoría que además representa la fuerza de trabajo más importante ya que es la que principalmente mantiene los engranajes de la ciudad andando. Sectores como el de la construcción y manufactura mantienen su fuerza laboral de estas áreas. Esta es la primera transgresión a la que se enfrenta los estudiantes porque la vivimos directa o indirectamente y nos preguntamos. ¿Son los barrios transgresiones o son ellos los transgredidos?

[3] por cuestiones de espacio no serán presentados todos los mapas y propuestas en su totalidad en este trabajo, aunque si una selección que permita ilustrar el método con sus resultados obtenidos.

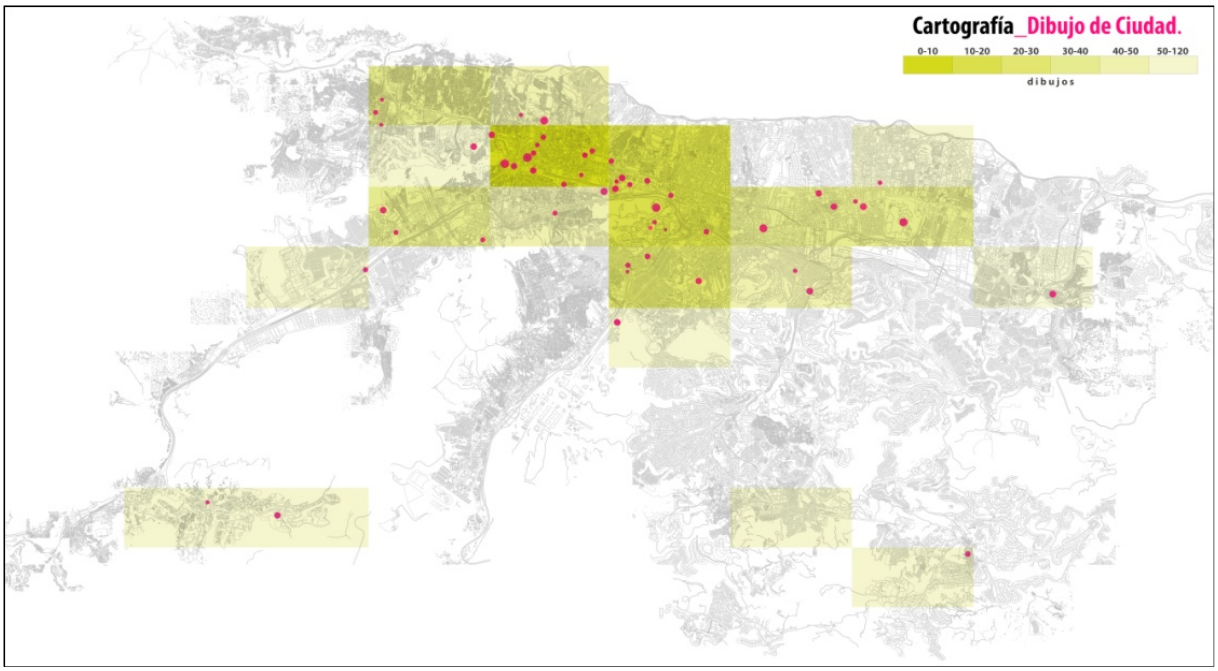


Imagen 6: Mapeo. Estudiantes curso TUA (2016).

Por otro lado, existen mapas que mezclan datos cuantitativos con cualitativos, como ver la ciudad desde quienes la dibujan. La estudiante Susan Silva espacializó las áreas donde más se producen dibujos y su herramienta de medición fue el internet, contabilizando los dibujos realizadas y publicados en las redes sociales por área de la ciudad de Caracas. Aunque su muestra es sesgada a su acceso a las redes y no cumpla con los requisitos cuantitativos para una muestra o encuesta de corte positivista, esta herramienta permite tener una idea o sondear este fenómeno de dibujar la ciudad. Y podemos constatar lo popular que puede ser una zona respecto a otra. Nuevamente al superponer esta información con otros mapas presentados en este artículo todo empieza a engranar y tener sentido ya que las zonas de mayor concentración de dibujos son aquellas patrimoniales y de mejor conservación en el tiempo, pero a la vez coinciden con las zonas de encuentro y las más seguras. Así que todos los elementos presentados van de la mano. No solo es quien dibuja la ciudad lo que se cuantifica, sino que además tiene que publicarlo en alguna red social, así que se cruzan datos que también tienen que ver luego con el proyecto de la compañera Daniela García que trabaja el tema de los encuentros virtuales y este mapeo manifiesta la transformación de un fenómeno analógico a uno digital, que se acerca nuevamente a un objeto físico de connotaciones virtuales en su propuesta arquitectónica

Imagen 7: Mapeo. Estudiantes curso TUA (2016).

Otra transgresión identificada, es la coincidencia o al menos continuidad entre la música, representada por imágenes de estilos musicales que identifican esa zona según la percepción de su autora, y los lugares de concentración espontánea (color verde), concentración planificada (color naranja) y vías principales de comunicación de la ciudad (color azul). La música que identifica a cada lugar no se encontrará seguramente en un datos estadístico, sino es la percepción que quien produce la información tenga en cada zona. Solo se puede producir el mapa si se vive la ciudad, si se escucha. Ella puede venir de los vendedores ambulantes, el transporte público o las viviendas. Es la música verdaderamente popular, no como género, sino como banda sonora, la que tal vez ni suena en la radio ni ocupa las carteleras. existe un imaginario y hasta una historia musical por parroquia, zona y barrio. Algunos lugares han acuñado géneros musicales explotándolos. Caricuao con el ska, San Agustín con la salsa son ejemplo a cómo puede sonar Caracas. Mapear estos sonidos donde se encuentras empiezan a coincidir con otras situaciones de la ciudad. Se podría cruzar la ciudad escuchando sus ritmos que la caracterizan por zona a medida que se transita como si se cambiara el dial de la radio. Si se mira el mapa musical este se encontraría aislado, es al superponerlo con otros mapas como el de las vías que empieza a tener más sentido y enlazarse. Con los espacio públicos y los lugares de encuentro. Entonces si superponemos esto con que la ciudad de Caracas está cruzada desde este a oeste por vías de comunicación, las cuales, más que conectarla la dividen debido a la magnitud de sus vías que además tiene pocas conexiones norte sur. Estas vías a veces están conectadas por frágiles nodos (blanco) de mucha menos magnitud. Denotando grandes áreas inconexas por estas vías. En cuanto a los lugares de reunión, la espontánea es la más generalizada, y coincide con los barrios populares de menor poder adquisitivo. Estás áreas representan “cúmulos de personas congregadas con fines recreacionales, relacionadas a su modo de habitar” (Bastidas, 2015). Así se convierte el mapa en una herramienta para reflexionar ya que evidencia situaciones que de otra manera se podrían pensar pero no visualizar y comprobar. Las más exitosas maneras de reunión se encuentran en las zonas populares donde reside más de la mitad de la población y que son abatidas por la violencia. La convivencia en el barrio se da en la calle, en la escalera, en el porche, aun cuando su espacio público no está acondicionado para fungir como tal, es un espacio verdaderamente público

para sus habitantes que poco a poco pierde el resto de la ciudad dando paso al vehículo, el estacionamiento, la economía de calle y la inseguridad.

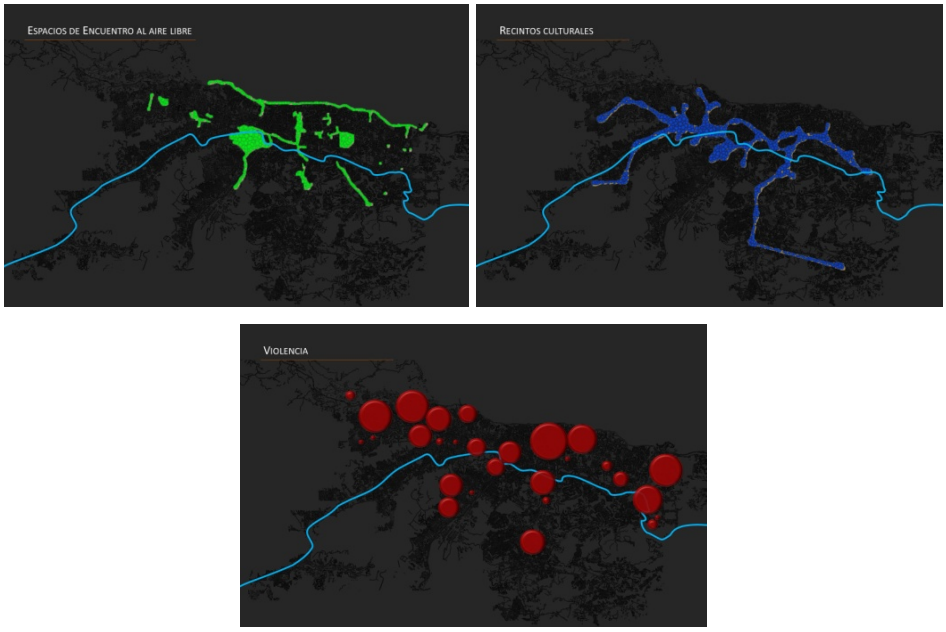


Imagen 8: Mapeo. Estudiantes curso TUA (2016).

Reforzando más las hipótesis anteriores, aquí en los mapas realizados por el estudiante Cristian Guerrero se superpone un mapeo perceptual basado en su experiencia personal, artículos de prensa e internet sobre la violencia. Específicamente robos y asesinatos (color rojo). Si hacemos el ejercicio de superponerlo con las áreas de encuentro al aire libre (verde) y los recintos culturales con las vías que los unen (azul) la coincidencia entre la violencia y los otros dos es contratastante. Por otro lado también al superponer los espacios de encuentro al aire libre y los recintos culturales podemos evidenciar que estos son contiguos, así que los primeros son casi conectores entre los segundos. Esta condición se podría explotar en la planificación de a ciudad ya que el sistema de espacios culturales podría estar conectado entre si por espacios abiertos que fomenten otras actividades culturales, comerciales y de recreación en el espacio público abierto. Así es como las relaciones entre mapas son múltiples. Cada mapa por si solo muestra un tipo de información que es comprendida, pero al superponerlos todos juntos o en grupos empiezan de igual manera a entrecruzarse las informaciones y generar nuevas relaciones que generan otras comprensiones que a simple vista no son obvias como cuando se les mira de esta manera.

Las cartografías al ser realizadas desde las preocupaciones sentidas de los estudiantes sobre la ciudad, proyectan sus propias preocupaciones en ella, lo cual es inevitable y hasta beneficioso para la investigación, ya que actualizan los principales problemas y situaciones, buscando su representación en el territorio. Así es como en el 2015, cuando se realizaron estos mapas la principal preocupación de los venezolanos, especialmente de los caraqueños era la inseguridad. Y esto se reflejó en los mapas de la mayoría de los estudiantes. La actividad se convierte en una herramienta de sondeo en tiempo real de los estudiantes de arquitectura que cursan la experiencia. Ahora, en el 2017 sería interesante repetir estás experiencias luego de los meses de convulsión política y económica que atraviesa el país. ¿Qué mapearán ahora los estudiantes?

Los proyectos resultantes son variados, pero tienen hilos conductores, ya que cuando la conceptualización y la cartografía se hacen de manera colectiva naturalmente se tejen las hebras que amalgaman una propuesta grupal, aunque cada uno desarrolle una transgresión y proyecto independiente. Definimos a partir de las coincidencias un eje de intervención

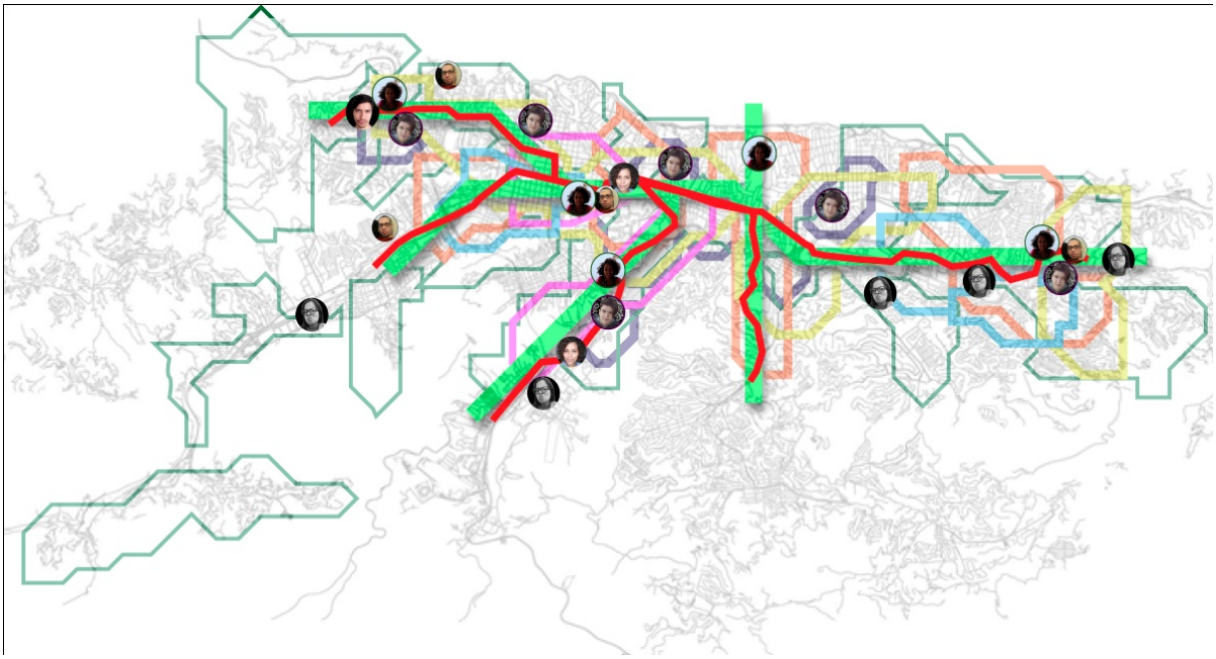


Imagen 9: Ejes de intervención resultantes (2016).

Imagen 10: Propuesta. Cristian Guerrero (2016).

En la imagen anterior es una propuesta de reacondicionamiento de una plaza existente, donde cava en su suelo para generar salas de teatro en su interior sin perder la posibilidad

del disfrute de la superficie como plaza y como articulador urbano. La intención es continuar fortaleciendo los ejes culturales, las expresiones artísticas como integradoras de comunidad y principal elemento que desplaza la violencia y la inseguridad. Su objetivo es “mitigar la delincuencia a través de la ocupación y apropiamiento del espacio público” (Guerrero Rojas, 2016). Esta propuesta se emplaza en la Plaza Sucre en la populosa parroquia Sucre mejor conocida como Catia. Sirve como complemento al teatro Catia el cual se encuentra diagonal a la plaza y con capacidad para 3 mil personas. También el propósito es generar un espacio de encuentro para sus habitantes locales y visitantes, reactivando la cualidad de permanencia. Y “promover las expresiones culturales como agentes de cambio para el desarrollo de la sociedad” (Guerrero Rojas, 2016). El proyecto no solo integra un tema de desarrollado colectivamente como el de los espacios de encuentro para desplazar la inseguridad, sino que además selecciona uno de los puntos más caóticos de la ciudad para transformarlo en forma y fondo

Imagen 11: Propuesta. Daniela Lopes (2016).

Se podrían dividir las propuestas de TUA en dos renglones básicos, de acuerdo al tipo de transformación. Una como el caso anterior, que comprende el lugar específico y lo transforma desde una propuesta fija e imposible de repetir en otro lugar. El otro tipo es como está, de Daniela Lópes, donde se entiende la transgresión urbano arquitectónica y la propuesta que responde a ella es un prototipo aplicable a casi cualquier sitio de la ciudad. Así que el estudiante decide desde cual enfocar el proyecto como base; desde el fenómeno o desde el lugar. Pero eso no quiere decir que al elegir uno el otro queda olvidado, sino inmediatamente después.

Daniela en este caso, interpretó los lugares de encuentro espontáneos desde el mundo digital en este *Centro de Encuentros Inesperados*. Estos se fomentan con el fácil y rápido acceso al internet y sobre las libertades del uso de las redes en la calle, por ejemplo los lugares desde donde más se usan la redes, generan mapas virtuales sobre la ciudad. Ella propone trabajar sobre esa virtualidad, pero desde lo construido, pero a la vez efímero. Una especie de lugar de encuentro fortuito digital que puede generar contactos físicos y virtuales, llevando la realidad a nuevos lugares de encuentro donde los límites empiezan a desdibujarse entre ellos, para dar pie a otra relaciones que de cualquier manera se dan, pero no están reconocidas ni formalizadas espacialmente. La instalación es una abstracción o una

resultante del perfil del Waraira Repano (Ávila), por tanto si bien la pieza no se adapta al lugar como otras, funciona en otro sentido ya que el lugar está implícito en la instalación.

CONCLUSIONES

Es una manera de asentar los casos representados, los cuales no son verdades absolutas, pero si unas apuestas a como transformar la ciudad desde este método. Una lista de posiciones a manera de manifiesto que expresan el espíritu de lo investigado.

Debo reconocer que estas son el producto de reflexiones posteriores a la realización del la experiencia, ya que la distancia en tiempo me ha dado la claridad de verlas, las cuales se manifestaban de manera más intuitiva. Esta selección de mapas y propuestas representan un momento en el tiempo, en el que la información fue producida y analizada para producir propuestas. Estos procesos son continuos, no estáticos. Estas realidades percibidas pueden o no haber cambiado, y he ahí el encanto de esta disciplina. El mapa es una instantánea de la ciudad. Una especie de foto que reproduce un momento, una situación que acontece en ese fragmento de tiempo.

Los mapas me han servido de vehículo para cerrar, al menos por ahora, un diálogo que comenzó con la experiencia TUA, la cual es de corte hermenéutico desde los postulados gadamerianos. El fin es generar una desocultación de un hecho no comprendido, del que aún distamos de comprender, pero que desde este artículo aporta un grano de arena a ese mar de la comprensión. Gadamer en Verdad y Método II, decía que “Lo que rechazamos no tiene nada que decirnos, o lo rechazamos porque nada tiene que decirnos.” Pero creo sin contradecirlo a él, que también muchas veces nos hacemos sordos a lo que nos interpela. Mi objetivo es simplemente sentar una base crítica al hecho. Es necesario reconocer en primera instancia, para luego poder conocer.

Ya mis últimas reflexiones por ahora van orientadas al mapa en forma de manifiesto:.

- **A.** En primer lugar estos mapas no intentan ser una reproducción de la realidad. Es simplemente una instantánea que recoge información para ser comprendida, pero no como mera data, sino también como prejuicios y sentimientos. Estos mapas a pesar de no mostrar personas, son muy humanos. ¿Por qué? Tal vez eso sería motivo de otro ensayo, pero puede ser porque es la resonancia de muchas personas representadas por ellos. Por lo tanto, el mapa como testigo es verdadero, porque es, y no porque sea correcto. Es una simultánea sucesión de sentimientos, pensamientos que dan paso a la comprensión.
- **B.** La ciudad hay que verla de manera integral. Somos nosotros mismos quienes debemos superar primero sus divisiones, barreras y fragmentos. Eso no hará esas situaciones invisibles, pero si más fácil de operar en la ciudad. No podemos seguir reproduciendo modelos excluyentes como se ha venido haciendo hasta ahora al momento de planificar y transformar la ciudad.
- **C.** Los mapas:
  - **a.** se elaboran especializando aspectos físicos cuantitativos y perceptuales cualitativos.
  - **b.** Se deben superponer aleatoriamente como ejercicio para encontrar relaciones que puede que no se no hayan ocurrido

c. La información relevante no es solo la que coincide en la superposición, sino también la que se complemente, continua o aísla. No se debe desechar la información solo seleccionar la que más nos interpele en nuestro trabajo.

d. Es una herramienta de sondeo en tiempo real de las inquietudes de quienes lo realizan, ya que proyectan las proyectan inconscientemente sobre la actividad.

e. Se resalta solo el fenómeno de estudio, el contorno del área de estudio y un elemento familiar de referencia para sintetizar y abstraer la información.

D. La relación lugar- fenómeno- propuesta

a. Una subordina a la otra dependiendo de cómo se afronte la TUA.

b. Una propuesta puede transformar el un fenómeno, pero el fenómeno puede estar en implícito en la propuesta

c. El entendimiento del lugar para transformarlo en necesario, al igual que el entendimiento del lugar para que forme parte de la propuesta.

E. Las situaciones que desplazan la violencia y la delincuencia de mejor manera no es la represión, sino la apropiación de espacio s a través de la cultura y la música.

F. Todos los fenómenos y situaciones que ocurren en la ciudad se pueden espacializar, sin importar que puedan ser intangibles.

G. Caracas es una ciudad dialéctica. Continua y discontinua

H. El barrio es una transgresión, pero también es un objeto transgredido

I. Se debe observar, identificar y reforzar las expresiones espontáneas que generan beneficios a la ciudad.

J. Se deben poner de nuestro lado el uso de las tecnologías que tenemos a la mano como redes sociales, que permiten manejar grandes volúmenes de información sobre fenómenos urbanos, cuantificarlos y espacializarlos.

REFERENCIAS

Bastidas, L. (2015). Cartografía. *Presentación impresa* . Caracas.

Boadas, A. R. (2010). *Aproximación a los estudios geográficos de territorios y recursos naturales* (1era ed.). (V. Peña Rojas, Ed.) Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela.

De Jesús, K. (2015). TUA. Caracas.

Fundación Wikimedia, Inc. (12 de Febrero de 2017). *Wikipedia*. Recuperado el 08 de Diciembre de 2016, de: https://es.wikipedia.org/wiki/Transgresión

Guerrero Rojas, C. F. (2016). *Conceptualización* .

Kahn, L. (1984). *Louis I. Kahn. Colección Paper Back* (3era Edición ed.). Barcelona, Cataluña, España: Editorial Gustavo Gili.

León, J. L. (2013). Conceptos. Caracas.

Lopez, D. (2015). Conceptualización. Caracas.

Munne, F. (1992). Pluralismo teórico y comportamiento social. *Theoretical puralism and social behaviour. Understanding the epistemological structure od psychosocial theories*, (pág. 12). Lisboa.

Vegas, F. (2007). *La ciudad y el deseo. Ensayos* (Primera ed.). Caracas, Venezuela: Fundación Bigott.

Villanueva, C. R. (2010). En J. J. Pérez Rancel, *Biografía del arquitecto Carlos Raúl Villanueva* (Vols. Colección Biblioteca Biográfica Venezolana, n.º 108). Ediciones El Nacional.

von der Heyde, C. (Julio de 2007). Fragmentos Intersticiales Urbanos, Inventario de espacios en abandono en Caracas, Estudio en tres Avenidas: Av. Libertador, Av. Baralt y Av. Francisco de Miranda. Caracas.

Wikipedia. (s.f.). Recuperado el 22 de Diciembre de 2016, de: https://es.wikipedia.org/wiki/Urbano#cite_note-1

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-17

SER, ESTAR, PENSAR LA CIUDAD: INTERVALO PARA LA GESTIÓN DE LA VIDA URBANA LOCAL

Argentina Morúa
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
moruat@gmail.com

RESUMEN

En la gestión de la vida urbana local prevalece la noción del sujeto social como agente determinante en sus procesos y diversidad, dando cuenta de ciertas prácticas sociales, definidas como conjunto de acciones cotidianas, cargadas de saberes y configuradas culturalmente, que a su vez determinan la vitalidad del hecho social urbano. Desde esta perspectiva, pudiera pensarse en la idea de *recursividad* entre procesos de gestión urbana local e ideal de sostenibilidad, apostando que más allá de lo teórico-conceptual, el diseño de políticas globales y estrategias de acción mundial trascienden acciones de gestión, participación local y educación ciudadana, valorando la complementariedad y sinergia socioeconómica entre lo global y lo local. El objetivo de este trabajo es describir un conjunto de conceptos que caracterizan prácticas sociales cotidianas como potencial en las transformaciones urbanas, a manera de sugerir una invitación para hilvanar ideas sobre acciones que recorremos para *ser, estar, pensar la ciudad*, en sus espacios vitales. Así, se evidencia un conjunto de procesos urbanos que se concretan en el espacio público local, dando cuenta de su carácter complejo, como un hecho social pleno de incertidumbre, diverso, múltiple, dialéctico, intersubjetivo, entre otros matices reveladores de la vitalidad creadora en la dinámica urbana. Intentamos mostrar un breve recorrido por la trayectoria comunitaria, de gestión urbana y su evolución participativa, generada como referente en la Red Comunidad-Universidad, enfocando un diálogo con lo que hemos categorizado como *hecho social urbano,* en la dinámica de organizaciones sociales de la parroquia San Pedro del municipio Bolivariano Libertador. Compartimos resultados, apuntes teóricos, metodológicos y aproximaciones vivenciales, gestados progresivamente –utilizando la perspectiva cualitativa– en el desarrollo de la tesis del Doctorado en Urbanismo que versa sobre las “Prácticas sociales e intercambio de saberes y su incidencia en la transformación del espacio público local”, Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

Palabras clave: ciudad, gestión urbana local, prácticas sociales, complejidad, saberes.

A MODO DE INTRODUCCIÓN

La presente ponencia se circunscribe en el evento "Trienal de Investigación FAU 2017", convocado en el 50 Aniversario y Jornada de Investigación del Instituto de Urbanismo, en las XXXIV Jornadas de Investigación del Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción y en la V Jornada de Investigación de la Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva. Contiene aspectos y categorías resaltantes en torno a las reflexiones sobre la tesis doctoral en Urbanismo, que versa sobre "Prácticas sociales e intercambio de saberes. Incidencias en la transformación del espacio público local" (Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela).

Es propicia la ocasión para intercambiar conocimientos y resultados de experiencias sobre temáticas afines específicas, vinculada en este caso con la mesa sobre "Ciudad y sociedad", en el sentido que la definen en el marco de este evento, siendo el centro de la discusión en la misma:

> El fenómeno urbano visto como un todo que comprende procesos dinámicos de naturaleza física, económica y social, de cuya irresoluta imbricación forman parte tanto las manifestaciones arquitectónicas como las actividades y funciones de lo cotidiano como elementos fundamentales" (http://trienal.fau.ucv.ve/areas.htm).

De esta noción sobre "ciudad y sociedad", anteriormente señalada, rescatamos la visión de integralidad del fenómeno urbano y compartimos nuestra aproximación y análisis desde la visión de la complejidad, sobre aquellas dinámicas urbanas cotidianas que van conformando el desarrollo de *prácticas sociales*. Estas prácticas en su devenir –paso tras paso, en el transcurrir histórico, social, económico, físico– van definiendo un conjunto de rasgos íntimamente vinculados que rubrican mutuamente a la ciudad y al sujeto social, desde la trama de interrelaciones sociales, cuyo producto denominamos bajo la categoría de *hecho social urbano,* en tanto conjuga una idea sobre la construcción social de la ciudad. Aquella ciudad que vemos, que palpamos, aquella que recorremos en nuestro intervalo de vida y que como sujetos sociales sustenta nuestro ser, estar y pensar la ciudad, motivando procesos de gestión de la vida urbana local.

Así, el objetivo de este trabajo es describir un conjunto de conceptos clave que caracterizan prácticas sociales cotidianas como potencial en las transformaciones urbanas, con la finalidad de sugerir una invitación para hilvanar ideas sobre acciones que recorremos para ser, estar, pensar la ciudad, en sus espacios vitales. Enfocamos la mirada en tales acciones, que, en su totalidad, como hecho social urbano, es significativo de un sistema vital en la gestión urbana, a desglosar en esta exposición.

Su desarrollo se estructura en dos grandes tópicos íntimamente entrelazados: en el primero de ellos se aborda una aproximación a la totalidad del tema, como clave teórica en este mapa de conceptos, desglosándolos en diversos tópicos que dan cuenta de sus componentes vistos desde la trama de interrelaciones sociales, compleja, dialéctica. Una segunda parte, que contempla una ventana de aproximación a un conjunto de prácticas sociales, que dialogan con los conceptos e ideas esbozadas acerca de la temática urbana, que nos permite esa visión recursiva entre la abstracción y la práctica a partir del recorrido por las memorias de una experiencia comunitaria, como vivencias y prácticas de los sujetos sociales que en ella han participado. Y finalmente, algunas reflexiones y consideraciones. Incluye una parte final que es la bibliografía.

1. HECHO SOCIAL URBANO, APROXIMACIÓN A CONCEPTOS CLAVE

El hecho social urbano es asumido en este estudio como unidad de una categoría para reflexionar sobre un conjunto de acciones sistemáticas e intencionales, que describen un modo de vida, dibujando una trama de interrelaciones sociales de carácter complejo, dialéctico.

Los sujetos sociales con su modo de vida, valores, percepción, perspectivas tiene la capacidad reflexiva y consciente de signar histórica y culturalmente una praxis que se expresa en el hecho social de ser, estar, pensar y, además, hacer en su entorno urbano. En este sentido, el hecho social urbano es inherente al quehacer cotidiano, que en esencia identifica la tendencia y los rasgos de una práctica social (figura 1). Es una internalización para captar y explicar la heterogeneidad de las manifestaciones sociales impresas en la vasta complejidad existente en la ciudad, que nos invita a reflexionar en ese tejido de vasos comunicantes que subyacen la dinámica que se recrea en los espacios públicos de la ciudad, e interpretar el significado de su vigor para incidir en la construcción social de la ciudad.

Figura 1: Hecho social urbano (elaboración propia).

Tomamos referentes en Durkheim (*Cfr*. 1981, pp. 29-31) desde su visión sociológica, de la cual, si pudiéramos resumir alguna de sus nociones centrales, señalaríamos su concepción sobre el hecho social como los modos de actuar, de pensar y de sentir exteriorizados por los individuos y matizado desde diferentes fuentes de la sociedad. En nuestro espectro de intereses en esta ponencia –que no es precisamente profundizar la discusión sociológica al respecto–, asumimos su derivación en una categoría que hemos analizado como *hecho social urbano, d*esde nuestras reflexiones entre lo teórico y lo práctico sobre este tema.

También resulta interesante rescatar de los estudios realizados por Ontiveros (2010b, p. 397) su apreciación al respecto, al señalar que: "El espacio público en términos maussianos constituye un hecho social total (…)", siendo una consideración de la cual destacamos los argumentos en los que se basa la autora, que valora y amplía el significado del hecho social como totalidad; este:

> …es una entidad física (le da forma material a la vida urbana), es una entidad política (la expresión como ejercicio de la ciudadanía), soporte del imaginario (fiestas, juegos, manifestaciones religiosas, etc.), soporte de la diversidad y otredad (donde grupos de edad, género, estilos de vidas se muestran con sus particularidades y diferencias), espacio de la reflexión, del debate (…), (p. 397).

Estas prácticas sociales suscitan determinadas funciones vivenciales, expresadas como procesos de participación, de diálogo y contrapunteo de saberes y conocimiento, de organización, que entrañan, así, un significado cultural recursivo, evidenciando las dos caras de una misma moneda, tanto en los rasgos de la ciudad como en los sujetos sociales que lo llevan a cabo. Según Morín (2000, p. 113) "… la concepción compleja del género humano comprende la tríada individuo-sociedad- especie (…). En medio de esta tríada compleja emerge la conciencia…".

Tal vitalidad que expresa una definición del hecho social urbano tiene como esencia los resultados de la participación en sus diversos matices, y que aquí advertimos como el proceso sustantivo en este sistema vital. Por tanto, concebimos que la participación es esa unidad motora que impulsa a los ciudadanos –como beneficiarios– en la búsqueda de satisfacer necesidades puestas en común.

La participación es vista como germen del ámbito de acción que se consolida, al tiempo que se transforma en desarrollo de *procesos organizados para hacer ciudad;* y ¿qué es esto? Es llevar a cabo de manera reflexiva y consciente procesos de gestión urbana, que desde las intersubjetividades (ser, estar, pensar y hacer) toman concreción en el espacio y tiempo en la complejidad de la ciudad, en el espacio público.

Existen innumerables estudios que desarrollan el tema de la gestión urbana local. Aquí proponemos estudiarlo asociado a su génesis, visto desde sus componentes que recrean esa trama de interrelaciones del quehacer cotidiano, en la participación y organización como acciones de los sujetos sociales, explorada desde una abstracción –las prácticas sociales– y desde su observación en campo. A los efectos explicativos, es necesario desglosar el tema en sus componentes, estableciendo el diálogo posible entre esa totalidad y sus partes.

En suma, un producto concreto del hecho social urbano son los procesos de gestión urbana que tienen su raíz en el devenir de la participación y organización que se gesta en el conjunto de prácticas sociales que conforman su trama de interrelaciones, que abordamos como un sistema vital de conceptos, tal como está ilustrado en la figura 1, como pistas para su reflexión, detectando su carácter cíclico, el cual es descrito desde la complejidad bajo el principio de recursividad y el principio dialógico.

Veamos en qué consiste esta mirada urbana que se ha ilustrado en los siguientes tópicos en los que se desglosan y abordan algunos de estos conceptos clave, como componentes del hecho social urbano, dadas sus interrelaciones, a través de cuya explicación se le da cuerpo al desarrollo y estructura de esta exposición.

1.1. **Recursividad y dialógica**

Tal como hemos reiterado, la dinámica de la ciudad cobra significado a través de la vitalidad de sus habitantes. Se han producido y definen así, en el espacio y tiempo, rasgos distintivos en la forma, procesos y funciones de la ciudad, atravesados por la trama de las interrelaciones sociales y determinados por las relaciones de poder establecidas históricamente.

Esta idea nos lleva a pensar en la caracterización de estructuras, procesos y funciones urbanas presentes en la ciudad, que se evidencia en el espacio público, dando cuenta de su carácter complejo. Siendo que "… individuo y sociedad existen mutuamente…" (Morín, 2000, p. 113), se identifican semejanzas en sus entidades: tal como es la naturaleza del sujeto así son los rasgos de la sociedad que produce; esto se manifiesta en hechos sociales urbanos plenos de incertidumbre, diversos, múltiples, dialéctico, (inter)subjetivo, entre otros matices de esa complejidad, reveladores del aliento y energía creadora que signa el sujeto social en la producción de la dinámica urbana y esta sobre el sujeto.

De tal forma, ante esta caracterización urbana señalada, que abriga la construcción de la ciudad, se advierte la cualidad cíclica de estos procesos, que a luz del *principio de recursividad* descrito por Morín (2000, p. 40), refiere la mutua dependencia entre los procesos de gestión urbana local, sus resultados y el resultado de las acciones para alcanzar las transformaciones necesarias, mediados por el ideal de sostenibilidad y ecohabitabilidad, ya que "… los productos son necesarios para la propia producción del proceso, en tanto dinámica auto-productiva y auto-organizacional", que articulado a una perspectiva del hecho social desde el *principio dialógico* (p. 41), denota matices de una "…asociación compleja (complementaria/concurrente/antagonista) de instancias (…) conjuntamente necesarias para la existencia, el funcionamiento y el desarrollo de un fenómeno organizado…", siendo permeables recíprocamente sus entidades.

Así, la gestión de la vida urbana local, en tanto gestión para la vida, se conjuga en una relación dialéctica con un significado sociocultural que se concreta en la praxis de un conjunto de hechos sociales urbanos, sensible al desarrollo y ecohabitabilidad de las ciudades, una noción de sostenibilidad, bajo el principio de recursividad y el principio dialógico.

Una perspectiva tal involucra en sus procesos de participación organizada, la orientación y ejercicio de una educación ciudadana, siendo esta última eje para la complementariedad y sinergia entre lo teórico-conceptual, el diseño de políticas globales y estrategias de acción mundial que abundan como propuestas para la gestión y transformación de las ciudades, en lo global y en lo local. Este sesgo de las argumentaciones, como dimensión para la vida, nos invita a indagar en el significado de las prácticas sociales, en el hecho social urbano como totalidad, vinculado a la gestión de la vida urbana local, y de su germen esencial, los procesos de participación organizados en torno a una meta.

1.2. **Participación y organización: eje de las prácticas sociales en la gestión de la vida urbana local**

Las prácticas sociales como elemento sustantivo en la trama de interrelaciones urbanas conjugan ciertos procesos que conforman el quehacer cotidiano. Una de estas prácticas sociales es la *participación organizada.* Como ya se ha señalado, es un binomio que se proyecta en el desarrollo de la gestión de la vida urbana local, en tanto proceso que se mueve guiado por una finalidad de vida común.

Nos referimos, desde esta mirada, a la *gestión de la vida urbana local*, como un concepto que enfatiza en su seno una dimensión ambiental, una óptica *desde adentro (ser, estar, pensar),* que le considera como una práctica social que pone en evidencia las percepciones y ecosensibilidad de la gente ante su accionar urbano. Este perfil de una "buena práctica" urbana, propicia la apertura de este intervalo de vida compartido para la acción consciente y reflexiva sobre *la ciudad,* para vivirla en el presente y para las generaciones futuras. Perspectiva que subyace en cada uno de los conceptos clave propuestos.

En tal sentido, si seguimos ahondando en las acciones dadas en la gestión de la vida urbana local, vemos que son determinadas por el elemento *motivacional* de los sujetos sociales, hecho que está vinculado al sentido de pertenencia, que emerge relacionado con la puesta en común de intereses. De manera que la participación puede verse como una herramienta para expresar y articular dichos intereses, de los sujetos sociales y "… que se mueve hacia el logro de metas que se comparten, lo que a su vez está relacionado con el carácter organizado y de cohesión de la participación. Pero, además, se reconoce que requiere la inversión de esfuerzos personales" (Sánchez, 2000, p. 39).

En ese contexto, la motivación que aporta cada sujeto social, según sus potencialidades, se genera a partir de prestar atención a aquello que pasa en los lugares compartidos desde las vivencias en el espacio público, en el cual existe un significado y valor de uso del espacio, interés que está relacionado con el ámbito de empeño del sujeto social en cuestión, instada por la toma de decisiones oportuna y eficiente. En esta visión subyace el sentido de cohesión social entre los participantes, concepto que cobra relevancia en este juego de interrelaciones, dado su significado como elemento de sentido de pertenencia y consenso entre los sujetos sociales.

Este recorrido nos invita a pensar en la gestación de una dinámica social como eje que convoca a la gente a participar y fortalecerse en ideas y acciones que convergen en "… una empresa de varios, en la que se destaca la cohesión existente entre los miembros del grupo. Se valora esta unión por la fortaleza que se percibe al crearse una estructura de vínculos y porque provee estímulos para motivar el trabajo participativo" (p. 39) entre los sujetos sociales que intervienen de forma intencional desde diversidad de prácticas sociales.

1.2.1. **Sujetos sociales en la gestión de la vida urbana local**

Al referimos a los sujetos sociales que participan de manera organizada en torno a una meta común, estamos hablando de la fortaleza de una práctica social que tiene una intencionalidad, la cual hemos venido analizando en la práctica y a partir de reflexiones teóricas, concibiendo sus acciones como procesos de gestión para la vida urbana local. Esa participación "… ocurre como una decisión voluntaria de las personas…" (p. 38), en función del valor que le atribuye a un proyecto dado.

En dicha gestión se materializan iniciativas inherentes a los intereses del campo de acción de estos sujetos sociales, que definidos por Morín y otros (*cfr*. 2006, pp. 35-37) como *sujeto conceptuador*, cabe afirmar que todos los sujetos sociales "conocen" y manejan datos sobre la temática urbana tratada, cada uno según su potencial, así que, en ese ciclo de idas y venidas de trabajo conjunto, es indispensable tomar en cuenta su dimensión comunicativa, para el diálogo, el respeto y la disposición de aprender del conocimiento que aporte el otro, para intercambiar saberes y complementar un rompecabezas armónico para las soluciones urbanas, para obtener una visión dialógica. Ello requiere, según Larrosa (*cfr*. 2009, pp. 13-43), que haya un reconocimiento de la experiencia como esa gama de potencialidades en el otro, visto desde la alteridad.

En este sentido, los sujetos sociales pueden definirse por naturaleza y origen como tres pilares fundamentales de potencialidades básicas en el *ciclo de participación.* Como pilares, significan una fortaleza y oportunidad para la complementariedad en la toma de decisiones, en función de atender y resolver un particular tema urbano.

Este es justamente un proceso que se caracteriza bajo parámetros de cohesión social, pues es un proceso de participación organizada, en que se convocan entes que son pilares para la viabilidad, factibilidad y toma de decisiones; son los sujetos sociales del proceso de gestión para la vida urbana local, infiriendo un sentido de pertenencia, en su modo se ser, estar,

pensar y hacer en su práctica urbana. Estos sujetos pueden clasificarse, de acuerdo con sus aportes, como entes:

a) *Comunitarios*: Conocen a fondo las carencias y prioridades de su entorno, con base en sus vivencias y experiencias, siendo los beneficiarios directos de la implantación del proyecto urbano deseado. Puede asomarse que el sentido de pertenencia y cohesión social que se evidencie con respecto a los proyectos ejecutados, es inherente al grado de sostenibilidad de las acciones tomadas.

b) *Técnicos/profesionales*: Conocen los instrumentos, métodos y teorías que facilitan la expresión formal del proyecto urbano (proyectación del diseño urbano) ante las instituciones, tomando como insumos primordiales las necesidades y planteamientos expresados por la comunidad, punto de partida de la acción técnica/profesional que debería incidir en la cohesión social ante las demandas planteadas.

c) *Institucionales: público (Estado) o privado (empresas)*: Conocen y disponen de las normativas y políticas urbanas, así como de los controles y mecanismos de gestión para la asignación de recursos a los proyectos urbanos, siendo responsables de la factibilidad y ejecución del mismo; acciones que denominamos como la voluntad política, siendo factor de base en la cohesión social.

Sin embargo, es claro que esta práctica social más allá de decretarse (aspecto legal) es un desafío a afrontar como "buenas prácticas" conscientes y reflexivas, en los procesos de gestión para la vida urbana local, tendente a la complementariedad de esfuerzos. En todo caso, de todo este esfuerzo participativo organizado, la gente espera como retribución la satisfacción de las necesidades concretas, para resolverlas de manera sistemática y consolidada en función del bienestar de su entorno.

Por tanto, un proceso que convoca a los sujetos sociales desde diferentes instancias, puede entenderse en términos de una participación ciudadana, tal como "… el proceso político por el que sujetos de una determinada comunidad contribuyen en la definición, elaboración y ejecución de políticas públicas…" (Sánchez Molina, 2004, p. 135). Según este autor, se trata de un factor de "… presión social en forma de iniciativas ciudadanas (…) que hace posible nuevas formas de intervención social en las políticas locales…" (p. 135).

1.2.2. **Procesos de la gestión de la vida urbana local**

Este abordaje del hecho social urbano como totalidad asienta un recorrido sistemático como guía de trabajo teórico y práctico, que a grandes rasgos implicaría la planificación como una forma de explicar los procesos clásicos de la gestión urbana, configurando así un mapa de saberes como insumos que pueden facilitar:

a. Conocer y caracterizar el contexto (*diagnóstico de la situación*).

b. Comprender las demandas y necesidades (*análisis, clasificación y cotejo entre requerimiento-acciones*).

c. Planificación eficiente de las acciones acordes a las demandas y necesidades (*incluidos estudios de factibilidad económica*).

d. Coordinación y ejecución de los proyectos pertinentes (*viabilidad y voluntad política*).

e. Control, seguimiento y evaluación de las obras ejecutadas (*sostenibilidad de las transformaciones realizadas*).

Cada una de estas fases se despliega en un conjunto de acciones que se sistematizan en un plan de trabajo que parte de las necesidades expresadas. Los resultados esperados en este cuidadoso recorrido en cada una de sus fases señaladas, está orientado a la consecución del objeto de trabajo en los procesos de gestión urbana, esto es, las transformaciones en el espacio público –en tanto formas, dinámicas y funciones de la ciudad– cuya estrategia de avance enfatiza la necesaria corresponsabilidad de todos los sujetos sociales e institucionales involucrados, pues "….pensar la ciudad como sociedad local implica, inmediatamente, percibirla como un sistema de relaciones entre actores…" (Pirez, 1995, p. 3).

En función de los resultados, se encamina la búsqueda por la optimización de estos procesos que favorezcan una gestión urbana para la gente y con ella, que camina de la mano con la puesta en común de metas, a fin de incidir en las transformaciones del entorno local como proceso para la vida, en procura del hábitat que se aspira.

Por lo tanto, un aspecto que concreta el propósito en la gestión urbana, que pareciera obvio, es la ejecución del proyecto. Es la fase donde se ponen a prueba el ideal del esfuerzo y razón de ser de la participación, la organización, la gestión urbana y, en su conjunto, de las prácticas sociales desarrolladas. De manera que es indispensable el papel que en corresponsabilidad les compete a los entes institucionales, distinguida esta función en el ejercicio de la voluntad política para la oportuna toma de decisiones en la gestión de recursos públicos o privados, que den la viabilidad a los proyectos urbanos locales planteados. A este respecto, señala Pérez y Castellano (2008, p. 1) que

> …la buena gobernabilidad urbana aspira a que las ciudades se vuelvan más eficientes, equitativas, seguras y sostenibles a través de una toma de decisiones participativa donde no involucra únicamente al Estado y a los gobiernos locales, sino también a la sociedad civil (actores sociales, económicos, instituciones comunitarias, medios de comunicación y asistencia técnica).

De tal manera, la participación organizada, como práctica social intencional, es un mecanismo esencial que potencia los niveles de cohesión social, pertinencia y viabilidad en la toma de decisiones, eficiencia política y sostenibilidad de los planes y proyectos de desarrollo de la ciudad, en cada uno de los ámbitos, etapas y procedimientos que abarca la gestión de la vida urbana local, hecho social urbano concretado en el espacio público, lugar de encuentro en la trama de interrelaciones sociales.

Así, la consecución a cabalidad de cada una de las fases del proceso de gestión urbana señalado exige la complementariedad y concurso de cada una de las funciones de los sujetos sociales descritos, en al menos dos actos, uno legal, que es la corresponsabilidad (se decreta) y otro de sentido de pertenencia e identidad, que son rasgos esenciales en la cohesión social (desde adentro –*se siente, se piensa, se hace*).

2. REFLEXIONES SOBRE UN HECHO SOCIAL URBANO: VIVENCIAS EN LA RED COMUNIDAD-UNIVERSIDAD (PARROQUIA SAN PEDRO, CARACAS)

2.1. Un ejercicio de reflexión recursiva y dialógica

Un breve recorrido por la trayectoria organizativa de memorias comunitarias, de gestión urbana local y de la evolución participativa generada, en el marco de la Red Comunidad-Universidad (Red C-U), nos permitirá enfocar una aproximación a labores conjuntas realizadas por diferentes organizaciones sociales de la parroquia San Pedro del municipio

Bolivariano Libertador, conocida como la Parroquia Cultural de Caracas, por su extenso acervo histórico patrimonial: entre otros, el Sistema Urbano La Nacionalidad, concebido como un gran eje urbano de articulación vial y peatonal.

Hemos escogido este contexto enmarcado en un tiempo y espacio histórico específico, que es la parroquia San Pedro, en especial por la actuación de algunas organizaciones sociales, por existir un particular historial de participación, lo cual ha sido uno de los incentivos para reflexionar sobre el hecho social urbano como categoría que nos interesa indagar. Esto es, un ejercicio de reflexión cíclica que va de la abstracción a la realidad. De manera, que, posicionados desde esta realidad, y a partir de su estudio y análisis, producto del diálogo y vivencias con los sujetos sociales participantes en esta práctica social, hemos podido acercarnos y prepararnos para ampliar su comprensión, interpretación y explicación, que luego recursivamente pueda ayudarnos a profundizar, elaborar y comunicar lo que hemos interpretado del hecho urbano observado mediante un sistema de ideas coherentes.

Las organizaciones sociales a las que nos estamos refiriendo, son aquellas que tienen un ámbito de acción vinculadas con la Red C-U y que hacen vida en la parroquia San Pedro. Su vínculo con la Universidad Central de Venezuela, en el caso de la Red C-U, data del año 2004. En general se trata del desarrollo de acciones específicas propias de la investigación, docencia y extensión, como las funciones esenciales universitarias, en respuesta a las necesidades planteadas por diferentes organizaciones sociales comunitarias. En el proceso de trabajo conjunto se ha enfatizado el intercambio de aprendizajes como aportes a los proyectos requeridos referidos al tema del espacio público en la parroquia San Pedro. En este asunto se ha canalizado y priorizado una visión de conjunto para abordar de forma integral el hábitat físico-social, cultural, ambiental.

Podemos señalar que la elaboración del *Plan Diagnóstico de la Parroquia San Pedro* es un hito muy relevante en las relaciones que se establecieron para el trabajo comunitario sistemático y sostenido, desde el año 2004 hasta la actualidad. Ello marca el inicio de múltiples e incontables encuentros bajo la puesta en común de intereses sobre el hábitat. El Plan contiene no solo un diagnóstico, sino también las propuestas para la atención a las problemáticas encontradas.

Así lo destaca en su informe de Pasantía “Hábitat Comunitario” el entonces bachiller Jairo De Fleitas (2005, p. 6), estudiante de Arquitectura en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo UCV, hoy graduado como arquitecto, señalando que en su elaboración participaron “… diversidad de organizaciones comunitarias, instituciones y personalidades que exploraron los principales temas que requieren atención, además de hacer una recopilación de datos históricos, demográficos y estadísticos que sirven de argumento e información para el desarrollo del diagnóstico…”. Es aquí donde se hace evidente la premisa que hemos señalado sobre las potencialidades de los aportes que provienen de la comunidad y sus organizaciones respecto a las problemáticas de su entorno, requiriendo respeto por parte de las otras partes involucradas como sujetos sociales convocados en esta experiencia urbana.

Ello nos ha brindado la posibilidad de observar, estudiar algunas dimensiones cualitativas que como hecho social urbano total teorizado están involucradas en la dinámica de procesos y factores inherentes al quehacer cotidiano de individuos y colectividades, indagando en la expresión simultánea y múltiple de intereses, tradiciones, prácticas ciudadanas signadas por la diversidad de cosmovisiones, sobre el rescate de un espacio público en ese entorno inmediato donde se ubica geográficamente esta experiencia urbana: parroquia San Pedro.

Desde la dinámica local señalada, se advierten procesos y connotaciones de una práctica comunitaria en la que intervienen individuos, colectivos, organizaciones, empresas, entes educativos y de Gobierno local, con heterogéneas formas de participación, como práctica

social en el ámbito urbano desde su caracterización sociocultural, ambiental e incidencias en el espacio público local y en la ciudad.

En este quehacer de la población se valoraron las prácticas locales como hitos referenciales que posibilitan los encuentros entre los sujetos sociales, generando diversos procesos en una trama de interrelaciones que han servido como eje de las propuestas para incidir en la construcción social de la ciudad desde lo local. Ahí, rescatamos que es una ventana de proyección desde lo que se intenta en un espacio local, sin menoscabo de factores globales, que según Marcano (*cfr*. 1998, pp. 106, 107), a partir de la tendencia que se muestra en lo local sobre el rescate de las formas y funciones del espacio público se puede imaginar de nuevo la ciudad con su riqueza y diversidad.

2.2. **Trama de interrelaciones sociales que conforman esta práctica social urbana**

En la elaboración del Plan Diagnóstico de la Parroquia San Pedro diremos que participaron alrededor de 33 organizaciones preexistentes en la comunidad y asimismo lo suscribieron, conformando la organización "Avance Solidario Comunitario San Pedro" (ASCSP), organización cuyo principal objeto social es "… la planificación y realización de acciones que vayan en beneficio de las comunidades ubicadas dentro de su ámbito (…) a fin de satisfacer sus necesidades y en general toda actividad que promueva el mejoramiento de la calidad de vida de las personas" (*cfr.* Acta de creación ASCSP).

Es entonces que en el año 2004 se crea la Red Comunidad-Universidad, adscribiéndola como decisión de hecho (un acto de corresponsabilidad) a las funciones de la Unidad de Extensión e Investigación del Centro de Información y Documentación "Willy Ossott", tal como se registra en su Memoria Anual (*cfr*. CID-WO/FAU-UCV, 2004). Luego se estrechan vínculos con la Escuela de Arquitectura "Carlos Raúl Villanueva" y el Instituto de Urbanismo, Área de Políticas Urbanas, promoviendo de inmediato las pasantías académicas a través de las cuales interactuar, avalando y respaldando el trabajo conjunto con la figura de "tutores comunitarios" y "tutores institucionales". Así, toma carácter institucional este despliegue de acciones, que también son dados a conocer en el seno del Consejo de Facultad FAU/UCV (Memoria Anual CID-WO/FAU-UCV, 2005).

En 2005, cuando se aprueba la Ley de Servicio Comunitario para el estudiante de Educación Superior (*cfr. Gaceta Oficial* N° 38.272 del 14-09-05), se incorpora estudiantes de otras escuelas de la UCV al trabajo de la Red Comunidad-Universidad, consolidándose un espacio de trabajo conjunto, en procura de satisfacer necesidades comunes y abordar la gestión de sus propuestas en torno a la calidad de su hábitat, enfocando el rescate del espacio público local, perspectiva denominada y signada así en consistencia con el enfoque urbanístico.

Para el desarrollo de este trabajo conjunto se da cuerpo al "Programa cultural educativo hábitat comunitario. Ampliando horizontes al quehacer sociocultural en la parroquia San Pedro", que se perfiló como estrategia para el rescate de los espacios públicos de la comunidad, apoyado en la actualidad por el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV e incorporándose al mismo la Dirección de Cultura de la UCV a través de "Teatro y Títeres Cantalicio", Jardín Botánico de la UCV, escuelas de Biología, Artes, Computación, Letras, entre otros. Mediante este trabajo se hicieron alianzas con estudiantes de la Universidad Bolivariana de Venezuela (UBV), de las carreras de Gestión Ambiental, Comunicación y Arquitectura, quienes participaron juntos y en conjunto con estudiantes de la UCV.

2.3. **Procesos de gestión de la vida urbana local en la parroquia San Pedro. Evolución de participación organizada**

He aquí nuestro interés en estas acciones como experiencia urbana sobre determinadas prácticas sociales, en la dinámica y complejidad de la ciudad, de sus espacios públicos. Sus indagaciones nos han permitido conocer en profundidad aspectos relevantes de esta trama de interrelaciones, en las cuales convergen diferentes sujetos sociales, desde diferentes ámbitos y competencias, tomando en cuenta su contexto, orígenes y evolución

A grandes rasgos, observamos todo un movimiento participativo que toma como interés primordial poner en común aspectos de la vida comunitaria, en los que se sienten y actúan como protagonistas o mediadores diversos sujetos sociales para el beneficio de toda la comunidad y, de hecho, se observa una serie de acciones organizadas para la participación.

No es posible soslayar el contexto sociopolítico en el cual se generan estos procesos de gestión urbana desde lo local. Además del interés y movilización de las comunidades para el logro de transformaciones en sus espacios de vida, bien sean esos espacios físicos o de modos de vivir, se da el incentivo en el contexto venezolano, del cambio acelerado del modelo de participación que se legitimó con la aprobación de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en el año 1999. Esto marcó otra dirección en la sociedad: en lugar de una democracia representativa, una democracia participativa y protagónica; de ahí en más se despliega toda una plataforma legal y normativa que legitima la participación como sustancial a la actividad ciudadana. Incluso, en el ámbito universitario es conocida la promulgación de la Ley de Servicio Comunitario, de la cual nos apropiamos para avanzar con los procesos de gestión urbana en que las comunidades tomaron interés. Otra ley relacionada es la Ley sobre los Consejos Comunales, Ley de los Consejos Locales de Planificación Pública, entre otras que han marcado hitos jurídicos sobre la planificación, la participación, la organización de las comunidades que merecen mención especial y analítica, no siendo este el espacio dedicado para ello. La importancia de este contexto sociopolítico radica en que ello enmarca de una u otra manera la diversidad de visiones en las prácticas sociales de las que hemos venido hablando, caracterizando el quehacer cotidiano en el hecho social urbano como totalidad.

De manera que, hasta este momento investigativo, podemos señalar que la mayor ganancia observada ha sido un saldo organizativo para dar consistencia y consolidar la gestión urbana local, con especial interés en el tema del espacio público de la parroquia San Pedro, reafirmando los sujetos sociales comunitarios su visión integral sobre el hábitat, proponiendo soluciones con visión de conjunto sobre las problemáticas del mismo y manteniendo y consolidando las interrelaciones entre los sujetos sociales. Se ha dado lugar en la actualidad a la creación del Comité para la Defensa y Promoción del Patrimonio y la Memoria de Caracas - Parroquia San Pedro, impulsado por Fundapatrimonio, Institución adscrita a la Alcaldía Libertador de Caracas. Ello ha generado una serie de eventos formativos y de carácter práctico que dan continuidad a los procesos de gestión para la vida urbana en la localidad.

No pretendemos que en un referente local estén dadas todas las respuestas al tema urbano, tan complejo, dinámico, dialéctico, subjetivo, que se caracteriza por estar en permanente cambio y bajo constantes presiones, incertidumbres y contradicciones; sin embargo, podemos señalar hasta aquí los resultados parciales de la aproximación a la práctica social urbana observada, a través de la cual intentamos contrastar estas reflexiones. Aún falta precisar diálogos sobre la importancia y percepciones de cada uno de los sujetos sobre aspectos referidos al consenso, manejo de las diferencias, procesos de educación ciudadana generados, caracterización del tipo de relación (¿relaciones de poder?) establecida entre los sujetos sociales, al momento de la toma de decisiones sobre la implementación de las

propuestas y, en fin, otros temas afines a los procesos propiamente dichos de la gestión de la vida urbana local. Estos análisis corresponden a una fase en elaboración.

3. CONSIDERACIONES Y REFLEXIONES

Como "buena práctica", el escenario vital de interrelaciones sociales como conjunto de hechos sociales urbanos, es una oportunidad y ejercicio de convivencia en el que se dan procesos de socialización, en permanente dialéctica, para el consenso o el contrapunteo de alternativas, tan múltiples como la diversidad de intereses de quienes participan en la búsqueda de soluciones a determinadas situaciones del ámbito local urbano. Tomemos en cuenta el carácter complejo en el que se manifiesta el mundo social y humano, con rasgos de lo heterogéneo, lo enredado, lo múltiple, la incertidumbre, los azares, que hemos estudiado bajo la lupa del pensamiento complejo.

Desde esta praxis se ha visto propicio el ejercicio de la función del sujeto social que hemos definido como *técnicos/profesionales*, en la que hemos enfatizado una perspectiva del urbanismo como categoría social, que puede aportar desde la conjunción teoría-método-realidad, la reflexión, análisis y acción sobre la complejidad social urbana, para la construcción social de espacios habitables comunitarios y de transformación local.

A partir de las interacciones de los participantes se pueden generar procesos de apropiación y sentido de pertenencia sobre el espacio abordado, creando y conquistando con la participación, un entorno y estrategias para las acciones de mantenimiento, cuidado y sostenibilidad de las obras logradas, lo cual "… genera solidaridad (…) hacia las dificultades básicas que el grupo enfrenta (…) hacia aquellas que puedan derivarse de las primeras o que simplemente surgen durante la convivencia de la comunidad" (Sánchez, 2000, p. 39).

Podría afirmarse que esta es la chispa para afianzar "buenas prácticas" sociales que aporten en la construcción de la ciudad desde el ámbito local, bajo criterios y procesos participativos de la gestión de la vida urbana local.

Así que el *proceso de gestión de la vida urbana local* que se realice está fundamentalmente vinculado y dependiente del esfuerzo por conseguir una visión compartida; esta surge del debate y la convergencia de ideas, permeable a la complementariedad y consenso para una debida articulación e implementación en las decisiones de la gestión urbana local. Esta opción de búsqueda de una visión compartida refiere la acción participativa de manera transversal en todos y cada uno de sus procesos mediante los cuales se establece una aproximación a la dinámica urbana, para ser, estar pensar y hacer desde la cotidianidad, bajo el concurso de todos los sujetos sociales en cohesión, corresponsabilidad y complementariedad en la construcción de una práctica social urbana en nuestro espacio vital, la ciudad, el espacio público.

Se apunta así, a la búsqueda de establecer acciones institucionales universitarias de cara a la comunidad, como interacción fructífera y enriquecedora en ambos sentidos. Pensamos que también es necesario profundizar, a partir de estas consideraciones, aspectos relacionados con la sostenibilidad en las transformaciones del hábitat, buscando la originalidad de las propuestas entre los mismos usuarios o habitantes locales y aunados los aportes técnico-profesionales y la voluntad política para ejecutarlos.

REFERENCIAS

Denzin, Norman K. y Lincoln, Yvonna S. (1994). *Handbook of Qualitative Research*. California: Edit. Sage.

Durkheim, Emilio. (1981). Las reglas del método sociológico. Buenos Aires. Editorial La Pléyade.

Falcón, Antoni (2007). *Espacios verdes para una ciudad sostenible. Planificación, proyecto, mantenimiento y gestión.* Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.

Gans, Herbert (1972). *People and plans. Essays on urban problems and solution*. Harmondosworth: Penguin Books.

García Vásquez, Carlos (2004). *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo xxi*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Geigel Lope-Bello, Nelson (1993). *Urbanismo, poder público y participación ciudadana*. Caracas: Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.

Harvey, David (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo xxi Editores.

Morin, Edgar. (2000). *Los siete saberes necesarios a la educación del futuro.* Caracas. Ediciones FACES- UCV IESALC/UNESCO.

Morín, Edgar, Roger, Emilio y Mota, Raúl (2006). *Educar en la era planetaria*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A.

Ortiz García, Carmen (Ed.), (2004). *La ciudad es para ti: nuevas y viejas tradiciones en ámbitos urbanos*. Barcelona-España: Editorial Anthropos.

Piccinato, Giorgio (2007). *Un mundo de ciudades*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Rogers, Richard (2000*). Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Sánchez, Euclides (2000). *Todos con la esperanza. Continuidad de la participación comunitaria.* Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela.

Sánchez Molina, Raúl (2004). Espacios institucionalizados para la colaboración vecinal: los Consejos de Participación Ciudadana en Madrid. En Ortiz García, Carmen (Ed.). *La ciudad es para ti: nuevas y viejas tradiciones en ámbitos urbanos*. Barcelona-España: Editorial Anthropos.

Santos, Milton (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos Tau.

Ziccardi, Alicia (1998). *Gobernabilidad y participación ciudadana en la ciudad capital*. México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa.

En línea

Carrión M., Fernando (2004). Espacio público: punto de partida para la alteridad. En: “Ciudad e inclusión: por el derecho a la ciudad”, compilador Fabio Velásquez Carrillo. Foro Nacional por Colombia. Revista digital. Consultado el 30 de noviembre 2014.Disponible en: http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1109&context=fernando_carrion.

De Certau, Michell (2008). Bifurcaciones. Andar la ciudad Disponible en: http://www.bifurcaciones.cl/ N°07/julio 2008. Consultado en julio de 2013.

Lopes de Oliveira, Ritas de Cassia (s/f). “Organización comunitaria en la búsqueda de la calidad de vida: dinámicas y luchas”. Consultado en septiembre de 2005. Disponible en: www.aforts.com/colloques_ouvrages/colloques/actes/interventions/lopes_rita.doc.

Mockus, Antanas (2002). Convivencia como armonización de ley, moral y cultura. Disponible en 2002 La educación para aprender a vivir juntos Consultado en abril 2014.

Pirez, Pedro (1995). *Actores sociales y gestión de la ciudad.* Publicado en Ciudades 28, octubre-diciembre 1995, A. RNIU, México. Conicet/CEA-UB. Consultado en línea el 23 de febrero de 2017:
file:///C:/Users/Elisa/AppData/Local/Temp/748058329.Pirez%20Pedro%20actores.pdf

Romero T., Rafael (1973). El pensamiento dialógico. Revista digital “*Distancia Crítica, aportes hacia una nueva conciencia social*, año 1, nº 2, agosto 2004. Lima, Perú. Disponible www.realidadvisual.org./distancia/pdf/dc2.pdf.

Wallestein, Inmanuel (1997). El espacio tiempo como base del conocimiento. Revista digital *Análisis Político*. Consultado el 28-01-09. Disponible en:
http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/colombia/assets/own/analisis%20politico%2032.pdf.

Revistas

Acta de Creación de la Organización Avance Solidario Comunitario San Pedro. 2003. Caracas.

Avance Solidario Comunitario San Pedro (A.S.C.), (2004). Plan Diagnóstico San Pedro. Parroquia San Pedro, Caracas. Documento inédito.

Augé, Marc (1993). Espacio y alteridad. *Revista de Occidente*, Nº 140. Fundación José Ortega y Gasset, Madrid.

Borja, Jordi (1999). Los desafíos del territorio y los derechos de la ciudadanía. *La Factoría,* octubre 1999-enero 2000.

Córdova, Nery (1995). La participación: camino para la organización. En Amodio E. y Ontiveros, Teresa (Edits). *Historias de identidad urbana. Composición y recomposición de identidades en los territorios populares urbanos*. Caracas: Fondo Editorial Trópykos-Ediciones Faces, UCV.

De Fleitas, Jairo (2005). “Hábitat comunitario”. Informe de Pasantías Académicas. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Escuela de Arquitectura “Carlos Raúl Villanueva” – Centro de Información y Documentación “Willy Ossott”/Unidad de Extensión e Investigación. Universidad Central de Venezuela. Caracas. Documento inédito.

Duschatzky, Laura (2009). En busca del murmullo perdido. En Skliar, Carlos y Larrosa, J. (Comps.), *Experiencia y alteridad en educación.* Rosario, Santa Fe, Argentina: Homo Sapiens Ediciones.

Fergusson-Laguna, Alex (2004). “La ecología del espíritu” (comentarios sobre la relación sociedad-naturaleza en la obra de Michel Maffesoli). *Posmodernidades, La obra de Michel Maffesoli revisitada.* Colección Perspectiva Actual. Monte Ávila Editores Latinoamericana/ Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la UCV, Caracas

Foley, John (2004). Teoría de la planificación participativa. Notas Docentes: Maestría de Planificación Urbana, Mención Política y Acción Local, Instituto de Urbanismo, FAU/UCV. Caracas.

García, José Luis (1992). El uso del espacio: conductas y discursos. En: González, José y González, M. (Comps.). *La tierra. Mitos, ritos y realidades*. Barcelona-España: Anthropos.

Giraldo, Fabio (1996). La ciudad: la política del ser. En Giraldo, F. y Viviescas, F. (Comps.). *Pensar la ciudad*. Bogotá: TM Editores Cenac-Fedevivienda.

González, Enrique Alí (1996). Espacios, sujetos y redes: inventar lo municipal. *Revista Urbana,* vol. 1, n° 18, Caracas, Instituto de Urbanismo, UCV.

Guitián, Dyna (1995). Sociología del habitar. En Amodio, E. y Ontiveros, T. (Eds.). *Historias de identidad urbana. Composición y recomposición de identidades en los territorios populares urbanos*. Caracas: Fondo Editorial Trópykos-Ediciones Faces, UCV.

Hiernaux, Daniel N. y Alicia Lindon (1998). El concepto de espacio y el análisis regional. *Revista Secuencia, 25*, enero-abril. Edit. Nueva Época.

Larrosa, Jorge (2009). Palabras para una educación otra. En Skliar y Larrosa (Comps.) *Experiencia y alteridad en educación.* Rosario, Argentina: Homo Sapiens Ediciones.

Marcano, Frank (1998). Caracas: espejo del instrumento ordenador. *Urbana,* vol. 3, nº 23, Instituto de Urbanismo, FAU/UCV, Caracas.

Ontiveros, Teresa (2008). Lo urbano y sus lugares. Lectura antropológica de la ciudad y los espacios públicos. Ponencia presentada en la Fundación para la Cultura Urbana. Caracas.

Ontiveros, Teresa (2010a). El espacio público: lugar de vida social. En Struck, Adelaida. *Conectando ideas para la sociedad*. Caracas: Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales Dr. “Rodolfo Quintero”, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UCV.

Ontiveros, Teresa (2010b). ¿La calle es de todos? Una lectura de los espacios públicos desde la antropología. En Tulio Hernández (Comp.). *Ciudad, espacio público y cultura urbana*. *25 conferencias de la Cátedra Permanente de Imágenes Urbanas*. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

Pérez, Tomás y Castellano, César (2008). Espacio público: Escenario de la vida cotidiana. Asentamientos urbanos precarios. Maracaibo, Venezuela. CS-12: Ponencia presentada en la Semana Internacional de Investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela. Caracas.

Red Comunidad-Universidad (2004-2008). Pasantías Hábitat Comunitario. Centro de Información y Documentación Willy Ossott. Escuela de Arquitectura Carlos Raúl Villanueva, FAU/UCV. Proyecto piloto de iluminación del paseo Los Ilustres (plaza Los Símbolos-plaza Las Tres Gracias. Caracas. Documento inédito.

Rivero, Jesús (1997). Gestión y participación. Ponencia presentada ante el *Tercer Congreso Iberoamericano y del Caribe sobre Gestión Cultural*, Dic. 2-5, Medellín.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-18

CARACAS A PEDAL: APORTES PARA UN CAMBIO EN LA MOVILIDAD URBANA CARAQUEÑA

Yunitza Dávila
Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, Alcaldía Metropolitana de Caracas
ydavila@imutc.org

Zulma Bolívar
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
zulmabolivar@gmail.com

Cruz Criollo
Arquitecto, Autor propuesta ganadora "Concurso Público Caracas a Pedal" (Mayo, 2012)
cruzcriollo@gmail.com

RESUMEN

Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte en una ciudad que por tradición ha sentado las bases de su desarrollo urbano en el uso del vehículo particular, es una acción estratégica que representa un gran reto de gobernabilidad, movilidad, cultura ciudadana y una oportunidad única para iniciar un proceso de cambios cualitativos y cuantitativos en Caracas. La inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad urbana significaría –en primera instancia– un cambio de paradigma en cuanto a la concepción que tiene el caraqueño del término modernidad, pues en la última década esa "modernidad", basada en el uso desproporcionado del vehículo particular, ha consumido miles de horas/hombre en el tráfico, con un costo de oportunidad incalculable en términos de productividad, recreación, deporte, compartir con afectos o hacer uso del tiempo libre. "Caracas a pedal" es un proyecto estratégico que tiene el objetivo de promover y generar las condiciones urbanas, sociales, físicas y normativas para que los ciudadanos puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte en trayectos de corta y mediana distancia, obteniendo a cambio mayor eficiencia en los viajes, menor consumo de combustibles fósiles, mejorar la condición física y salud del usuario, aliviar el congestionamiento vial y disminuir el estrés. En 2012 se inició como un concurso público de ideas, del que surgió una propuesta para constituir una red metropolitana de ciclovías, la cual ha sido la base de desarrollo del componente técnico y propuesta para el Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta, así como el diseño y realización de actividades de promoción, que han permitido derribar los mitos acerca de la imposibilidad de recorrer Caracas a pedal y han fomentado el feliz reencuentro entre cientos de caraqueños con la ciudad cultural, histórica, arquitectónica y urbana en tiempos en que las malas noticias se volvieron cotidianas.

Palabras clave: bicicleta, movilidad sostenible, Caracas, ciclismo urbano.

INTRODUCCIÓN

En el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 (PECM2020), promovido por la Alcaldía Metropolitana desde el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas (IMUTC), la línea estratégica Caracas accesible y en movimiento propone mejorar el sistema de movilidad de la ciudad a partir de la revisión y transformación de sus componentes para transitar hacia un modelo de transporte urbano integrado, eficiente, sostenible y de amplia cobertura sobre el territorio. Dentro de los cinco componentes estudiados, la movilidad no motorizada, entendida como los traslados a pie y en bicicleta, debe ser asumida como un modo de desplazamiento prioritario dentro del sistema que se aspira alcanzar.

Con base en esta propuesta de ciudad, la Alcaldía Metropolitana asumió este desafío de cambio de modelo de la movilidad urbana a partir de la promoción y el fortalecimiento del uso del transporte público y otros modos de transporte más respetuosos con el ambiente. Específicamente, en el componente de la movilidad no motorizada, Caracas a pedal tiene como objetivo promover y generar las condiciones urbanas, sociales, físicas y normativas para que los ciudadanos puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte en trayectos de corta y mediana distancia, obteniendo a cambio mayor eficiencia en los viajes, menos consumo de combustibles fósiles, mejorar la condición física y salud del usuario, aliviar el congestionamiento vial, disminuir el estrés y mejorar el estado de ánimo.

Caracas a pedal se inició en 2012 con un concurso público de ideas para el diseño de la red metropolitana de ciclovías e infraestructura adecuada para la bicicleta, y la campaña de promoción de uso y respeto hacia el ciclista por parte de los otros modos de transporte del sistema. De esta iniciativa, las propuestas ganadoras en ambas categorías se han constituido en la base de desarrollo del componente técnico y propositivo para el Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB), y para el diseño y realización de las diversas actividades del componente de promoción del proyecto.

El artículo que aquí se presenta tiene el objetivo general de mostrar el desarrollo del proyecto Caracas a pedal, los resultados obtenidos al momento y los aportes que de manera sostenida se han realizado para contribuir con un cambio en el modelo de movilidad imperante en la ciudad, comprobando que existen condiciones para mejorar e introducir nuevas modalidades de transporte, a pesar de los retardos institucionales, que representan una de las principales barreras para avanzar hacia resultados constatables.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. JUSTIFICACIÓN

En la última década el área metropolitana de Caracas (AMC) ha experimentado un incremento significativo en el congestionamiento del tránsito, deterioro generalizado del servicio de transporte público superficial y un aumento notable en la demanda del sistema de transporte masivo (metro de Caracas). La movilidad urbana representa actualmente uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad por las consecuencias que esto genera en la calidad de vida de los ciudadanos que diariamente se trasladan entre los municipios del AMC o los provenientes de la región Metropolitana de Caracas (RMC),[1] quienes consumen más del doble del tiempo que los que habitan dentro del perímetro urbano.[2]

[1] En el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, la región Metropolitana de Caracas se refiere a la región centro-norte del país, integrada por el área metropolitana de Caracas (municipios Libertador, Chacao, Baruta, El Hatillo y Sucre), Guarenas-Guatire, Altos Mirandinos, Litoral Vargas y los valles del Tuy, un conglomerado urbano constituido por 17 municipios, que de acuerdo con estimaciones del Censo de Población y Vivienda de 2011

Durante este período se ha avanzado en la construcción y puesta en marcha de otros modos de transporte público masivo, con enfoque especial en los sectores poblacionales más alejados o ubicados en las zonas altas de la ciudad, como son ferrocarril de los valles del Tuy, metrocable (San Agustín y Mariches), cabletren de Petare, metro Los Teques y BusCaracas (BTR). No obstante, esta nueva infraestructura no ha logrado impactar de manera significativa en los tiempos de viaje, la gestión del sistema, ni modificar el modelo de movilidad urbana basado en el vehículo motorizado, a pesar de los esfuerzos realizados.

La franja central de la ciudad, donde se concentra la mayor cantidad de actividades empleadoras y de servicios, se mantiene altamente congestionada y es sobre esta área donde la mayoría de estas modalidades de transporte no han impactado de manera positiva y suficiente. Constituida por cuatro de los cinco municipios del AMC, esta zona de la ciudad atrae un importante volumen de viajes con diferentes motivos y tiene características topográficas favorables para el uso eficiente de la bicicleta.

De acuerdo con estudios internacionales, la bicicleta con fines de transporte se recomienda para viajes de corta y mediana distancia entre 7 y 10 km, aproximadamente. Un viaje promedio dentro del AMC conectando centralidades urbanas localizadas en la franja central con zonas residencias (casa – trabajo o casa – estudio) cumple con las distancias recomendadas no mayor a 10 km, en la zona de menor pendiente del valle caraqueño y con mejor cobertura de la red vial principal de la ciudad.

Esta práctica ya es frecuente en este sector al menos en los últimos años, pues resulta habitual ver cómo diferentes ciudadanos –aun sin las condiciones óptimas para movilizarse– utilizan la bicicleta para ir de un lugar a otro en la búsqueda de satisfacer sus necesidades diarias de trabajo, estudio y/o diligencias personales. Este volumen de ciclistas se ha unido progresivamente en diferentes grupos de activistas para canalizar sus exigencias de respeto al derecho a circular por la ciudad en condiciones físico-estructurales aceptables. Es así como entre 2011 y 2012 surgen los primeros grupos de activistas por el ciclismo urbano, que progresivamente fueron aumentando y diversificando las actividades, siempre con un mismo fin: promover el uso de la bicicleta como modalidad de transporte urbano.

Pero, ¿a qué se debe que pensemos en promover la bicicleta en pleno siglo XXI?

Según el informe Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe (ALC) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2015), la bicicleta como medio de transporte contribuye al desarrollo y la competitividad de las ciudades porque, en primer lugar, constituyen una alternativa de transporte verde debido a que no generan emisiones de carbono; segundo, el potencial que tiene el ciclismo de mejorar la movilidad urbana, que incentiva a personas a que dejen sus automóviles, reduciendo los tiempos de viaje y de espera; y en tercer lugar, el uso de la bicicleta fortalece la equidad en las ciudades, ya que es un medio de transporte accesible para todos. Adicionalmente, esta alternativa de transporte favorece el bienestar y la salud física y mental de las personas que conducen este vehículo no motorizado.

Bogotá y Rosario son dos de las principales ciudades que sirven de referencia por el impulso que han dado a esta modalidad de transporte, con los mayores índices de uso de bicicletas: 5% de la repartición modal. En el caso de Bogotá, registra el mayor número de viajes en bicicleta por día, superior a 600 mil viajes, seguido por Santiago con 510 mil viajes. En

---

cuenta con una población de 5.146.257 habitantes, correspondiente al 17% del total nacional y donde el AMC representa 64% del total metropolitano.

[2] Se estima que un ciudadano que viaje diariamente desde alguna de las ciudades de la región Metropolitana de Caracas a la ciudad capital, consume en promedio entre 2 y 2 ½ horas por viaje. Esto se traduce en 100 horas al mes, equivalente a un poco más de 4 días perdidos viajando en transporte público.

infraestructura, Bogotá también lleva la delantera con 392 km de ciclovías, seguida por Río de Janeiro con 307 km y São Paulo con 270 km.

Otra de las principales acciones que destacan en la región es la proliferación de los Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), donde Buenos Aires, Ciudad de México y Río de Janeiro dan cuenta del éxito que han alcanzado con la aplicación de estos programas. En el caso de Ciudad de México, es el sistema con el mayor número de bicicletas disponibles (4.000), aunque Río de Janeiro lidera el *ranking* si se mira la cantidad por habitante: 4 unidades por cada 10.000 personas.

Este informe también indica que el éxito en el diseño y aplicación de una política ciclo-inclusiva en las ciudades depende del desarrollo de cuatro pilares:

1) Infraestructura y servicios. Relacionados con las facilidades en la red vial de espacios seguros y convenientes para el ciclista, es decir, infraestructura para circular y existencia de servicios complementarios como bici-estacionamientos.
2) Participación ciudadana. Es importante por la interacción e intercambio de ideas y proyectos entre ciclistas, no ciclistas, instituciones gubernamentales y otros actores clave, con el fin de promover el uso de la bicicleta como opción de transporte cotidiano.
3) Aspectos normativos y de regulación. Son necesarios para la creación y el cumplimiento de leyes, decretos y normativa general que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, así como del diseño de infraestructura ciclista.
4) Medidas relacionadas con el ámbito operativo. Las ciudades deben efectuar el seguimiento y análisis de indicadores relacionados con el uso de la bicicleta, así como los factores e impactos que generan en la movilidad.

Cuando se revisan estos aspectos en el caso caraqueño, se consigue que se tiene un poco de cada uno. Partiendo del reconocimiento de la Ley de Tránsito Terrestre (2008), que clasifica la bicicleta como un vehículo de tracción a sangre, no hay mayor desarrollo de la legislación sobre su uso ni a este nivel, ni en otros instrumentos regulatorios de nivel local, como las ordenanzas. A pesar de este panorama, para sorpresa de muchos, el Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito (MVDUCT), elaborado por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT, 2011), dedica el capítulo 9 a las ciclorrutas y expone las especificaciones técnicas para el diseño de esta infraestructura en el país, incluyendo además especificaciones sobre los dispositivos de control relacionados con la señalización, y la demarcación vertical y horizontal que deben instalarse en vías y sendas para la circulación de bicicletas, lo que hace suponer que existen elementos que ofrecen soporte legal y técnico a la inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad.

Estos guiños en la legislación venezolana son positivos pero no suficientes para que la bicicleta sea considerada dentro de la oferta real de transporte urbano, porque –entre otras razones– continúa siendo vista como un objeto para la recreación o la práctica deportiva, y su tratamiento queda reducido hacia ese rol. Es posterior a la aparición de la movida ciclista urbana cuando efectivamente el Gobierno de la ciudad en su diferentes instancias (metropolitano y local principalmente) comienza a tomarlo en cuenta y con cierto nivel de compromiso dentro de su planificación operativa anual. Como resultado de estas intenciones, la ciudad ha experimentado un avance notorio que no ha alcanzado un impacto más importante debido fundamentalmente a la unidad en la acción, ya que la bicicleta tampoco ha escapado a la polarización política que impera en el país.

2. "CARACAS A PEDAL"

Es un proyecto metropolitano que tiene como objetivo promover y constituir a la bicicleta como un modo de transporte urbano alternativo, ecológico, accesible y eficiente dentro de la oferta de transporte del área metropolitana de Caracas (AMC).

Para lograr este objetivo se busca crear conciencia en la ciudadanía sobre las ventajas de este vehículo no motorizado, promover el respeto y la tolerancia hacia los ciudadanos que utilizan la bicicleta como su principal medio de transporte, e incentivar su uso como un modo alternativo que puede influir considerablemente en la movilidad de la ciudad.

El desarrollo de este proyecto se enmarca en las directrices del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, un instrumento que guía la planificación y actuación de los actores de la ciudad hacia un cambio cualitativo y sustancial en el desarrollo urbano, social y económico del AMC. Propone seis líneas estratégicas, de las cuales Caracas Accesible y en Movimiento tiene el objetivo de "mejorar el sistema de movilidad de la ciudad a partir de la revisión y transformación de sus componentes para transitar hacia un modelo de transporte integrado, eficiente, sostenible y de amplia cobertura sobre el territorio".[3]

2.1. **Caracas a pedal: Concurso de Ideas para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano**

En febrero de 2012 la Alcaldía Metropolitana convocó a los ciudadanos a exponer sus ideas para la construcción de una red metropolitana de ciclovías y diseño de una campaña de concienciación sobre el uso de la bicicleta y de respeto hacia los ciclistas y los espacios dispuestos para esta modalidad de transporte. Los objetivos propuestos por el concurso fueron: 1) Estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano metropolitano, proponiendo soluciones objetivas para que sea más seguro, eficiente e integrado a la oferta de transporte público y todos los espacios de la ciudad. 2) Reforzar la idea que promueven diversos colectivos de que el uso de la bicicleta en Caracas no solo es deseable, sino posible. 3) Promover el respeto hacia los ciclistas y los espacios que se destinen para su uso exclusivo, resaltando sus derechos pero también sus deberes, sobre todo en relación con los peatones, principales protagonistas de la ciudad.

De los 53 inscritos, se recibieron 25 propuestas entre diseño de red de ciclovías y campaña de promoción y respeto hacia los ciclistas. La propuesta denominada CCS en BICI Sistema Metropolitano de Transporte a pedal (véase imagen 1), diseñada por los arquitectos Cruz Criollo y Andrea Hernández, obtuvo la mayor calificación de una evaluación basada en criterios de objetividad, pertenencia y factibilidad, y se constituyó en la propuesta ganadora del concurso. En cuanto a la campaña de promoción, Ciclo Vida CCS compitió en ambas categorías, pero obtuvo el primer lugar en campaña de promoción. El equipo del AGA Estudio, conformado por profesionales de la arquitectura, comunicación social y diseño gráfico, fueron los responsables de esta idea.

[3] Alcaldía Metropolitana de Caracas. Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, Caracas (2012).

Imagen 1: CCS en Bici, propuesta ganadora del concurso Caracas a pedal. Autores: Arqs. Cruz Criollo y Andrea Hernández (2012).

CCS en Bici incorpora dos tipos de circuitos: uno expreso y uno recreativo. La modalidad expresa es una vía permanente diseñada para la movilidad diaria, que funciona de lunes a domingo y lo forman seis circuitos. La modalidad recreativa propone una vía provisional de carácter turístico y deportivo que funcionan en la Cota Mil y otra que abarca la totalidad del sistema vial de este a oeste, y viceversa. La propuesta total consta de 60 kilómetros, aproximadamente, entre vía expresa y recreativa. Además, el sistema incluye elementos urbanos de identificación y funcionamiento, como son: rayado inteligente, señalética urbana, barreras de protección, cajas de espera (ubicados anterior a cada semáforo), bicinodos como espacios de interconexión con el resto del sistema e incluye estacionamientos, estaciones de préstamo de bicicletas y puntos de intercambio intermodal.

Teniendo la propuesta en mano de CCS en Bici y tomando en cuenta las limitaciones en la comunicación entre gobiernos locales y metropolitano de diferentes toldas políticas, se decidió desarrollar una parte de la idea lo suficientemente amplia que pudiera ser manejada por el equipo técnico responsable, manteniendo la escala metropolitana y con las condiciones mínimas de diversidad de usos del suelo, propicia para generar viajes desde y hacia el sector. Con base en estos criterios, se seleccionó un sector de la ciudad que sirviera de plan piloto del Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB), con el objetivo de iniciar los estudios técnicos para determinar las acciones necesarias para adecuar el área de

estudio en términos físico-espaciales, urbanos, sociales, económicos y normativos para el uso de la bicicleta.

Esta área incluye corredores metropolitanos de los municipios Chacao, Sucre y Baruta, específicamente las avenidas Francisco de Miranda, Rómulo Gallegos y Río de Janeiro, como vialidad de mayor jerarquía en cuanto a diseño y funcionamiento, complementados con otras vías conectoras, como son las avenidas Principal de Las Mercedes, Principal de Bello Monte, Principal de Macaracuay y Andrés Galarraga. Se estima un área de influencia de 1.320 hectáreas, aproximadamente, calculada en un radio de 300 metros alrededor de la vialidad principal, donde los corredores principales conectan en sentido oeste-este y las complementarias en sentido norte-sur (véase imagen 2).

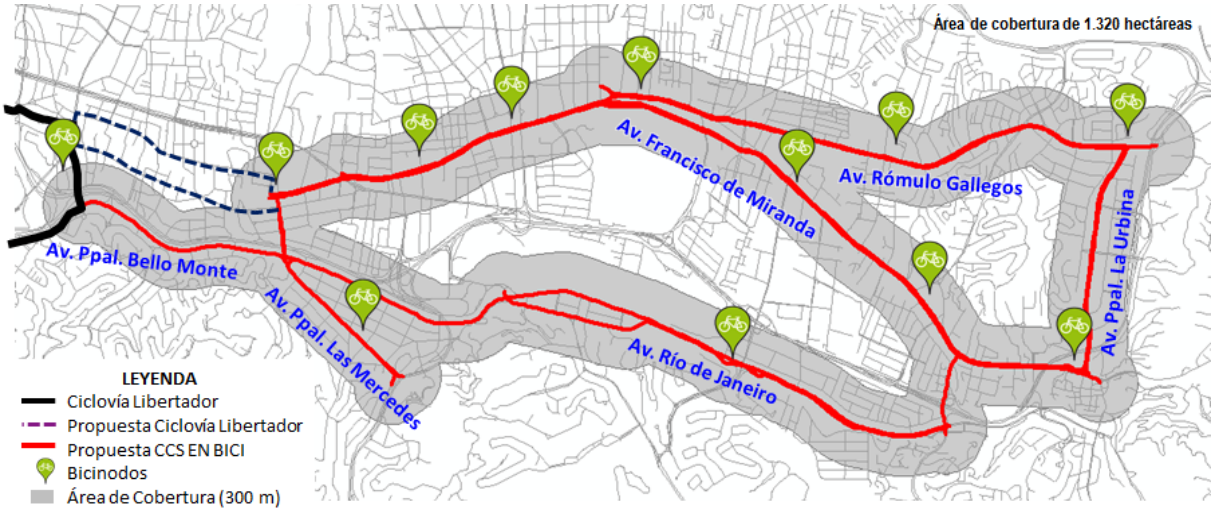


Imagen 2: Plan Piloto ¨Sistema Metropolitano de Transporte en Bicicleta (SMTB)¨ elaborado con base en la propuesta CCS en Bici, ganadora del concurso Caracas a pedal. Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, IMUTC (2013).

2.2. **Caracas a pedal: encuesta pública sobre la percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano**

Ante la ausencia de información actualizada sobre el tema, se diseñó un instrumento de consulta pública en formato electrónico, con el objetivo específico de *conocer la percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y su disposición a cambiar la manera de moverse en Caracas.*

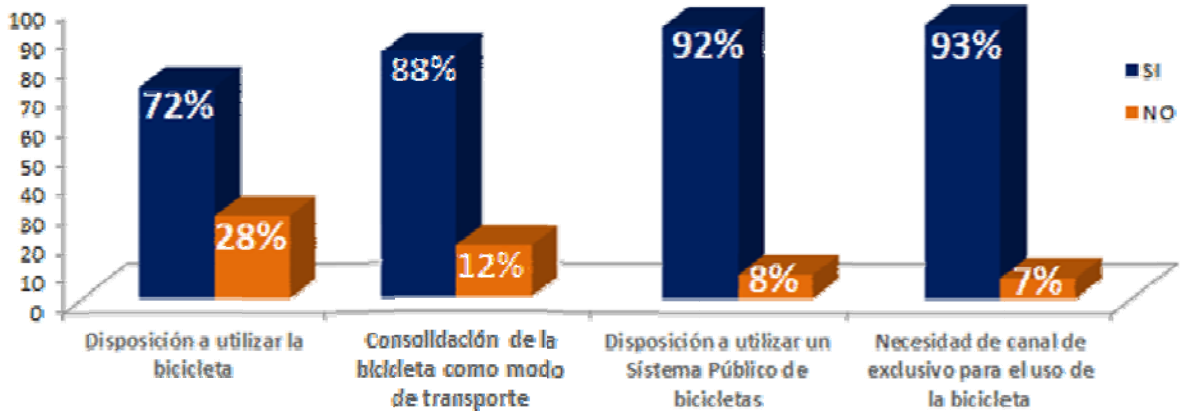
La encuesta se estructuró en cinco partes y se difundió a través de los canales digitales pertenecientes al proyecto (sitio web, Facebook y Twitter). Se mantuvo abierta al público durante cinco meses del año y se recibió un total de 710 interacciones. Los resultados obtenidos de la encuesta aportaron una información valiosa al proyecto, ya que en términos generales la mayor participación se obtuvo del segmento de población entre 15 y 30 años, mayoritariamente de género masculino, que trabajan en el sector privado, o son estudiantes. El patrón de movilidad da cuenta de que la mayoría de los encuestados se “mueven” dentro de su municipio de residencia o hacia un municipio contiguo, lo que permite inferir que las distancias que regularmente transitan están dentro del rango recomendado para el uso de la bicicleta (7-10 km).

Otro de los hallazgos importantes indican que 72% de los encuestados afirmaron estar dispuestos a utilizar la bicicleta de manera regular para trasladarse de un lugar a otro, 92% respondió afirmativamente a la opción de utilizar un sistema público de bicicletas compartidas, en caso de que se implemente en la ciudad, y 88% considera posible la consolidación de la bicicleta como una modalidad de transporte en Caracas, dadas las facilidades que este medio podría significar para hacer recorridos más eficientes (véase figura 1).

Los encuestados tuvieron la oportunidad de caracterizar este vehículo, expresar las condiciones necesarias que tomarían para sentirse "incentivados" a utilizar la bicicleta en la ciudad y también las razones para no hacerlo, generalmente atribuidas a factores como: distancias, altas pendientes, clima, seguridad, estado de la vialidad, ausencia de infraestructura adecuada para la bicicleta, comportamiento de la ciudadanía, estilo de vida y la falta de autoridad para velar por el respeto de los ciclistas y sus espacios en la vía.

La información obtenida con la consulta pública permitió tener un escenario más claro acerca de la opinión-percepción de los ciudadanos sobre la bicicleta, que si bien es más frecuente en ciudades venezolanas de pequeña y mediana escala, puede resultar una "novedad" en el caso de Caracas, que se caracteriza por una estructura física y una cultura urbana que estimula el uso del vehículo particular como símbolo de estatus social y confort. Desde el punto de vista perceptivo, esta información se confirma en la calle, donde el número de ciclistas urbanos cada vez es mayor y frecuentemente se pueden visualizar más de 3 ciclistas en un trayecto promedio cuando antes no se veía ninguno.

Figura 1: Resultados de la encuesta electrónica Caracas a pedal



Fuente: Dirección de Planificación y Gestión Metropolitana, Instituto Metropolitano de Urbanismo (2013).

2.3. **Estudios de factibilidad técnica para la implementación de ciclorrutas en el área metropolitana de Caracas (Plan Piloto)**

2.3.1. **Avenida Francisco de Miranda y avenida Principal de La Urbina (1º tramo Plan Piloto)**

La avenida Francisco de Miranda es uno de los principales corredores urbanos oeste-este del área metropolitana de Caracas, con una longitud aproximada de 7,3 km lineales, comprendidos entre la plaza Brión de Chacaíto en el municipio Chacao y la estación de metro de Petare en el municipio Sucre, ambos convertidos en nodos que funcionan como terminales de transporte interurbano. La sección de vía varía junto al perfil urbano, de conformidad con los usos del suelo, concentrando principalmente torres de oficinas que alojan actividades públicas y privadas y comercios de escala local y metropolitana. Mientras que la avenida Principal de La Urbina es un corredor norte-sur, predominantemente residencial e industrial, con una longitud aproximada de 1,8 km lineales, comprendidos entre la intersección con la avenida Rómulo Gallegos en el municipio Sucre y la estación del metro de Petare. Hacia el norte se localiza usos de tipo industrial, comercio-industrial e industria ligera, y la dinámica del área cambia considerablemente por el carácter empleador que prevalece en la zona.

Es considerado un corredor metropolitano generador de viajes debido a la localización de importantes usos empleadores (oficina, finanzas, servicios, comercio, Gobierno) con una amplia oferta de transporte público, compuesto principalmente por cooperativas privadas de transporte (autobuses), iniciativas públicas (TransChacao y TransMetrópoli) y el Sistema Metro (subterráneo y metrobús). Con base en este contexto, el objetivo del estudio fue evaluar las características físicas y funcionales del espacio público, vialidad y dinámica urbana para constatar si la avenida Francisco de Miranda con conexión a la avenida Principal de La Urbina admiten la implementación de ciclovías.

Los resultados indican, según las características físicas, urbanas y funcionales de la avenida Francisco de Miranda, que existen condiciones para adecuar este eje al tránsito de bicicletas como un modo de transporte alternativo y complementario al sistema de movilidad existente. Es una oportunidad para mejorar los tiempos de recorridos en una de las centralidades que mayor número de viajes demanda en la ciudad. Para que la bicicleta pueda resultar altamente efectiva y eficiente se debe generar una infraestructura adecuada que reconozca su presencia, la cual puede presentarse en forma compartida con otros modos de transporte (Ej. transporte público terrestre) o exclusiva (Ej. ciclovía segregada).

Es necesario acotar que se requieren informes técnicos más especializados que determinen el funcionamiento actual de la vía en cuanto a volumen vehicular (conteos), transporte de carga y pasajeros, disposición de los modos de transporte en el espacio y volumen peatonal, así como el impacto vial y el entorno inmediato de la implementación de esta infraestructura.

2.3.2. **Avenida Rómulo Gallegos (2º tramo Plan Piloto)**

La avenida Rómulo Gallegos es una de las principales vías de la ciudad. Se localiza en la parroquia Leoncio Martínez del municipio Sucre y tiene una longitud de 4,6 km, aproximadamente. Según su función, es una vía de jerarquía colectora principal y su importancia se debe a que, junto a la avenida. Francisco de Miranda (arterial), es una de las dos vías no expresas que ofrecen conectividad bidireccional entre el este y el oeste del municipio Sucre, sirviendo a importantes sectores residenciales de esta zona. Combina diversos usos del suelo de tipo empleador como torres de oficinas, centros comerciales, industria ligera y pesada, comercio, así como actividad residencial, mayoritariamente ubicada en conjuntos residenciales unifamiliares, multifamiliares y en zonas de barrios, equipamientos educativos, recreativos, deportivos y religiosos.

En cuanto a transporte, cuenta con una estación de metro (estación Miranda), la cual actualmente funciona como terminal de transporte superficial que recibe las rutas provenientes de Guarenas-Guatire, y en el futuro las estaciones Montecristo, Boleíta y El Marqués, así como el intercambiador Waraira Repano, que conectará con el metro Guarenas-Guatire (en construcción), Cabletren de Petare y sistema MetroCable de Mariches, lo que transforma a este eje en un corredor interurbano y sobrepasa su escala metropolitana a la escala regional.

Para la evaluación de este eje vial se creó un índice ponderado de factibilidad para la implementación de ciclorrutas (IPFIC) con base en siete (7) variables, cuyo resultado arrojó una calificación de 10,46/20. Se concluye que la avenida Rómulo Gallegos posee una pendiente óptima para circular en bicicletas, buena arborización y presencia de luminarias, así como suficiente espacio para implementar un carril compartido. Sus principales deficiencias se concentran en la dinámica urbana, la presencia de personas en la calle, la seguridad personal y el deterioro generalizado de la estructura física del eje (véase imagen 3).

Imagen 3: Evaluación y propuestas para la avenida Rómulo Gallegos, urbanización Daniel Ramírez (2016).

De los ejes metropolitanos que conforman el Plan Piloto, el estudio técnico de la avenida Río de Janeiro está pendiente por realizar, así como la incorporación de las conexiones norte-sur, que no fueron incluidos en los estudios debido a los costos adicionales que representan. No obstante, la consolidación de algunos planes especiales en espacios considerados estratégicos por su carácter metropolitano, como es el caso de la plaza Brión de Chacaíto, permiten subsanar estas omisiones en las ofertas de servicios y contribuir en la consolidación de la información sobre los principales componentes del área seleccionada para el plan piloto.

2.4. **Ordenanza metropolitana para la promoción del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte en el área metropolitana de Caracas**

Posterior a la realización del Concurso Caracas a pedal, la institución realizó las diligencias necesarias para formular un proyecto de ordenanza metropolitana que dicte los lineamientos de desarrollo para la inclusión de la bicicleta en el sistema de movilidad del área metropolitana, guiando las acciones de los municipios en esta materia.

Ese documento, asumido por el Cabildo Metropolitano de Caracas para su discusión y aprobación, fue aprobado en primera discusión por este órgano legislativo, que son los responsables de culminar la formulación, consulta, discusión y aprobación en una segunda vuelta, teniendo como objetivo avanzar en la definición y aprobación de un instrumentos que fije criterios desarrollables por los cinco municipios, con el propósito de ordenar y masificar el uso de la bicicleta en Caracas.

2.5. **Caracas a pedal: actividades de promoción**

El componente de promoción del proyecto ha sido desarrollado con base en el diseño y realización de diferentes actividades en las que la bicicleta es la protagonista. El objetivo general es demostrar que los resultados obtenidos en los estudios técnicos son ciertos, factibles y pueden convertirse en un fenómeno transformador de la ciudad, dado su carácter estratégico e integral.

Las actividades realizadas combinan el uso de la bicicleta con elementos urbanos, como el espacio público, la movilidad, las alianzas interinstitucionales y la participación ciudadana, manteniendo siempre presente los principios del proyecto. En este sentido, el Bicirally Caracas y los Biciturismos urbanos son actividades de referencia que desde 2013 se han consolidado para la promoción de la bicicleta en la ciudad.

2.5.1. **Bicirally Caracas**

Es una competencia en bicicleta que consiste en recorrer la ciudad por una ruta sugerida, donde los participantes consiguen diferentes puntos de pruebas de habilidad y/o conocimiento general de la ciudad, ubicados en los espacios públicos indicados en el recorrido. Se realiza en equipos de 3 o 4 participantes, y se premian los tres primeros lugares de la competencia con base en los resultados obtenidos en la totalización del puntaje de las pruebas y desafíos que se disponen en la ruta.

Desde su creación en 2013, el objetivo central de la actividad ha sido convocar a los ciudadanos a recorrer Caracas a pedal, con el propósito de generar un ejercicio de ciudadanía donde se unan de manera armoniosa la ciudad y su historia con el uso y disfrute de la calle, la convivencia ciudadana, la promoción de la bicicleta por calles y avenidas que bien pudieran estar adaptadas para su uso, la sana recreación y el deporte, y la coordinación entre diferentes agentes (públicos-privados-sociales) para celebrar el aniversario de Caracas desde una óptica diferente.

Aunque fue concebido como una actividad de carácter recreativo-deportivo, mantiene en esencia los principios del proyecto en el diseño de las rutas que incorporan calles y avenidas de cuatro de los cinco municipios del AMC: Libertador, Chacao, Baruta y Sucre. No se cierran calles durante la actividad porque con ello se demuestra que sí es posible recorrer la ciudad en bicicleta, compartiendo espacios con los otros modos de transporte por las zonas de mayor concentración de actividades empleadoras y de servicios. En el diseño de la ruta se incorporan diversos espacios públicos de carácter metropolitano y local, que permiten

conectar el recorrido justamente por los espacios de encuentro con los que cuenta la ciudad (plazas, parques, bulevares y centros comerciales).

La actividad se realiza en la víspera de la celebración del aniversario de Caracas el 25 de julio y desde su primera edición ha logrado la participación de más de 1.600 ciudadanos, 1.650 personas entra personal logístico, voluntarios, ciclistas y más de 22 empresas y organizaciones sin fines de lucro que bajo la figura de aliados o patrocinantes han contribuido a la realización del evento. También, se ha contado con el apoyo incondicional de los cuerpos de seguridad, Protección Civil, salud y tránsito de las alcaldías de Chacao, Baruta y Sucre (véase imagen 4).

Imagen 4: 2ª edición Bicirally Caracas, plaza Miranda de Los Dos Caminos. Alcaldía Metropolitana (2014)

2.5.2. **Biciturismos urbanos**

Son recorridos urbanos programados con el objetivo de promover el encuentro de los ciudadanos con la ciudad, el espacio público, el acervo cultural e histórico de los sitios visitados y la movilidad sostenible a través de la bicicleta.

Las rutas son diseñadas con base en una distancia entre 10 y 15 km desde un punto de partida en un espacio público de carácter metropolitano con destino a un espacio de interés por su valor histórico, arquitectónico, cultural o patrimonial. Es un paseo con propósito que busca informar, educar e incentivar el conocimiento y la identidad de los ciudadanos con Caracas.

La primera edición fue en 2014 y a la fecha se han realizado ocho recorridos con una participación superior a los 1.000 ciclistas. Al igual que en el Bicirally, la actividad se convoca

en un espacio público y se recorre la ciudad, compartiendo el espacio vial con el resto de los modos de transporte. Se realiza los días domingo y en ciertas oportunidades se han realizado recorridos temáticos, diseñados para los niños y personas con discapacidad físico-motora (véase imagen 5).

Imagen 5: 2º Biciturismo urbano. Ruta plaza Los Palos Grandes-Universidad Central de Venezuela. Alcaldía Metropolitana (2014).

3. RESULTADOS

El abordaje del proyecto Caracas a pedal con base en el desarrollo de los componentes: técnico y promocional, ha sido acertado porque ha permitido constatar en la práctica los resultados arrojados por los instrumentos técnicos de información sobre el uso de la bicicleta, que hasta este momento no había sido del interés de los organismos oficiales.

Los estudios y las actividades de promoción que hemos fomentado indican que es factible incluir a la bicicleta dentro de la oferta real de transporte metropolitano, ya que el área de mayor concentración de actividades empleadoras y de oferta de servicio se ubica justamente donde las condiciones topográficas favorecen esta práctica no motorizada, aspecto que se combina con las distancias adecuadas y sugeridas para hacer eficientes los viajes en bicicleta.

Además, esta área se caracteriza por tener los mejores índices de accesibilidad de la ciudad en cuanto a sistemas de transporte masivo (metro) y superficial, conectando con toda la ciudad a través de los terminales de transporte (formales o informales), lo que permite

concluir que las condiciones físicas, topográficas y urbanas de este amplio sector favorecen el uso de este vehículo en su área más dinámica y de mayor intercambio.

Ciertamente, las condiciones en cuanto a cobertura y conexión en sentido norte-sur resultan un poco más forzadas, debido a los cambios que suceden en la pendiente, por la presencia de los sistemas montañosos que rodean la ciudad, donde se localizan principalmente las áreas residenciales (urbanizaciones y barrios) y, por ende, se constituyen en zonas de origen de la mayoría de los viajes. Esta limitación se puede vencer con la aplicación de políticas de intermodalidad en el sistema de transporte que permita subir o cargar las bicicletas en dispositivos diseñados para este fin, instalados en las unidades de transporte superficial. Pero antes de llegar a este grado de sofisticación, es necesario motivar y educar para que la cultura en favor del uso de la bicicleta se internalice en la formación de los ciudadanos.

Este aspecto es un factor determinante en el avance hacia un modelo de movilidad sostenible y prueba de esto es la situación que actualmente experimenta Caracas, la cual puede considerarse inédita y contradictoria cuando la misma ciudad se desarrolla a diferentes niveles en la construcción de infraestructura exclusiva para la bicicleta. Es el caso del Plan Caracas Rueda Libre, liderado por la Alcaldía del Municipio Libertador, que puso en marcha en 2012, luego de la realización del Concurso Caracas a Pedal.

Este plan, diseñado para ser desarrollado exclusivamente en el ámbito del municipio Libertador, inició con un programa de ciclovías recreativas que consiste en el cierre parcial de calles y avenidas de la ciudad los días domingos para fomentar el esparcimiento y sano entretenimiento de la ciudadanía. Cuenta con un importante número de bicicletas que se ofrecen en calidad de préstamo gratuito a los asistentes de la actividad, quienes pueden recorrer alrededor de unos 13,1 km entre los circuitos dispuestos para la actividad.

Un año después, el Plan avanzó en la construcción de un sistema de ciclovías segregadas, que a la fecha totaliza 9 km, que se han complementado con un sistema público de préstamo de bicicleta (2015), que se encuentra a disposición de los usuarios de lunes a sábado en horario laboral, en las biciestaciones (puntos de préstamo) instalados a lo largo de las ciclovías permanentes. El servicio es gratuito y las bicicletas son controladas por un sistema satelital GPS. El registro se hace de manera manual y el usuario registra su huella digital a través de una máquina captahuellas, presentando además su documento de identificación.

En los casi dos años de puesta en marcha de este sistema, se aprecia que el uso de este servicio no reporta grandes cambios en la movilidad –al menos del municipio–, ya que no se observa el uso masivo de las bicicletas en los tramos construidos para su circulación. Estos resultados no responden a la información recabada en la encuesta, en la que 93% de los encuestados consideraba necesario un canal exclusivo para las bicicletas en la red vial de la ciudad, y la construcción de ciclovías (32%) como primera acción a realizar por parte de los gobiernos locales.

Esto sugiere que construir infraestructura no es suficiente para motivar a los ciudadanos a utilizar este medio de transporte. Brindar la seguridad que exige el ciclista urbano se mide en términos de integridad personal, pero también en la certeza de contar con infraestructura adecuada para un tránsito seguro en toda la red, que incluye estacionamientos para bicicletas, ubicados en los espacios públicos y en las edificaciones gubernamentales, centros comerciales, teatros, iglesias, respeto a los espacios disponibles para la bicicleta, respeto a las normas de manejo y velocidad, tal como indican los ciudadanos para sentirse motivados a usar la bicicleta regularmente.

Avanzar en el camino de la movilidad sostenible también pasa por el acuerdo entre todos los responsables del diseño, formulación y aplicación de los instrumentos creados para su promoción y efectiva ejecución en el espacio urbano. La movilidad es una de las funciones

urbanas que no se pueden cortar a la medida de los deseos o visiones de las autoridades de turno o sin el consentimiento del resto de los actores que hacen vida en la ciudad, porque se estaría condenando al fracaso cualquier iniciativa por más bienaventurada que sea. La ciudad, constituida por cinco municipios autónomos y legítimos, en la práctica funciona como un solo cuerpo vivo, conectado e interdependiente entre sus partes. En la práctica, ir de un lado a otro en la ciudad no debería distinguir entre zonas ni modos de transporte seleccionados, pues la ciudad debería garantizar condiciones equitativas en cuanto a la movilidad urbana en todas sus escalas, adecuadas a cada modalidad, pero bajo los mismos principios de seguridad, eficiencia, cobertura, confortabilidad, conectividad, integración y calidad de servicio.

Cualquier iniciativa que promueva el uso masivo de los medios de transporte sostenibles y eficientes, pasa por estar acompañada de una campaña de información, concienciación y educación sostenida en el tiempo hasta que sea internalizada y se convierta en una política pública que guíe el comportamiento de la población en cualquiera de los aspectos de la vida urbana. De otra manera, los grandes esfuerzos de inversión que se realicen en infraestructura se diluyen rápidamente ante el fracaso de no funcionar o cumplir con las expectativas generadas en la población y no incorporar de manera activa la participación ciudadana en los procesos de cambio y transformaciones urbanas.

CONCLUSIONES

Fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte eficiente, integrador, sostenible y accesible, en una ciudad que por tradición ha sentado las bases de su desarrollo urbano en el uso del vehículo particular, es una acción estratégica que representa un gran reto de gobernabilidad, movilidad, cultura ciudadana y una oportunidad única para iniciar un proceso de cambios cualitativos y cuantitativos en Caracas.

Los cuatro pilares que establece el BID para el desarrollo de una ciudad cicloinclusiva están tímidamente presentes en los avances logrados en Caracas durante los últimos cinco años. En el componente de infraestructura es donde se aprecia mayor avance, de acuerdo con los esfuerzos realizados por el Gobierno local del municipio Libertador en la construcción de ciclovías permanentes, así como en los servicios ofrecidos, en los que se incluye el sistema de bicicletas públicas, también implementado por esta autoridad. No obstante, los resultados son en buena medida el reflejo de cómo se han gestionado estos proyectos en los cuales no se ha involucrado a otros actores de Gobierno por diferencias político-partidistas, con un impacto casi imperceptible visto desde la movilidad metropolitana.

Esta deficiencia se asocia con el segundo pilar referido a la participación ciudadana, que enfatiza en la importancia de la interacción con diversos actores para consensuar las medidas a establecer y lograr los apoyos necesarios para que las acciones implementadas logre sus objetivos. En este sentido, la Alcaldía Metropolitana ha intentado acompañar cada fase del proyecto con la participación activa de los grupos de ciclistas con quienes ha trabajado de la mano para la realización de las actividades y el diseño de los instrumentos y estudios técnicos, pero ciertamente no es suficiente porque las acciones tangibles en el espacio pasan por la gestión local.

Los pilares relacionados con las normativas, la regulación y la operatividad son los que registran menos avance. Existen al menos dos iniciativas de ordenanzas: una a nivel metropolitano y otra a nivel local (Libertador). Ambas desafortunadamente no han trascendido la primera fase, donde básicamente se aprueba una ¨buena intención¨ pero no se alcanza a discutir el contenido del instrumento, por lo que la operación queda pendiente, una vez que el resto de los pilares se hagan efectivos en el espacio urbano.

Existen condiciones para diseñar una política pública que promueva la bicicleta en Caracas como una modalidad de transporte alternativo que puede resolver de manera eficiente, económica y ecológica el acceso de la población a otros modos de transporte, impactando particularmente en segmentos de población más desfavorecidos económicamente y que son los principales usuarios del transporte público. La bicicleta debe ser vista como una oportunidad en sí misma y un generador de cambios en todo aquello que se relacione con su incorporación a la vida urbana en el espacio público, el comportamiento del tránsito vehicular y la cultura ciudadana, por lo que exige una gran apuesta y una voluntad inquebrantable por parte de las autoridades que estén dispuestas a hundir el pedal para comenzar a andar.

REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015) *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe (ALC).*

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2013a). Incorporación de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad. Informe técnico exploratorio. Caracas

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2013b). Encuesta pública: Percepción del ciudadano sobre el uso de la bicicleta en la ciudad y su disposición a cambiar la manera de moverse en Caracas.

Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2012). *Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020.* Caracas.

Instituto Nacional de Transporte Terrestre. (2011). *Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito.* Caracas.

Urbanista Roger Martínez Estudios y Proyectos Urbanísticos. (2015). Estudio de factibilidad técnica para la implementación de ciclorrutas en el AMC "SIG-BICI" - Fase I: Av. Rómulo Gallegos del Municipio Sucre. Caracas.

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-19

UN NUEVO ABANICO DE ESPACIOS PÚBLICOS INFORMALES EN CARACAS

María Isabel Peña
Departamento de Diseño Urbano, Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
Fulbright Visiting Scholar 2015-16, GSAAP Columbia University.
misapena13@gmail.com

RESUMEN

El presente papel de trabajo forma parte de la tesis doctoral en proceso, titulada: “La ciudad y el legado de los grupos huérfanos”, que se origina de la observación de nuevos fenómenos que han cambiado el aspecto físico de la ciudad y las dinámicas de comportamiento de sus usuarios. Podemos constatar que si bien la cobertura espacial de la mancha de aquello definido como informal dentro de la cartografía de Caracas alcanza 60% de su territorio, y que, aproximadamente, 45% de la población total de la ciudad habita en ellos, también la mayor parte de sus equipamientos y espacios públicos se ubican en las zonas formales. En una ciudad tomada por las desigualdades sociales, la polarización política, la violencia urbana y el desencuentro, se busca descifrar qué papel puede jugar el nuevo repertorio de espacios públicos en los tejidos informales y cómo ello puede afectar a sus usuarios en los procesos de transformación y bienestar social. La investigación centra su interés sobre el espacio público en el tejido urbano informal, en sus recientes intervenciones. Con la selección de casos de interés se pretende apuntar hacia la definición de una nueva realidad física del espacio abierto, de sus procesos de gestación y participación: el bulevar El Carmen, en Petare, ejecutado por la Alcaldía de Sucre; el Centro Deportivo Comunitario Carbonell, en Ruiz Pineda, Catia, ejecutado por la Alcaldía de Caracas; y la Escuela de Boxeo Jairo Ruza, barrio José Félix Ribas, en Petare, completado gracias a donaciones realizadas a través de redes sociales. Todos, contribuyen a la generación de reflexiones y preguntas para ser utilizarlas como instrumentos que alimentan la investigación, así como opiniones que demuestren la importancia y el significado de la transformación espacial en las relaciones sociales de sus usuarios.

Palabras clave: informal, espacio público, desigualdades, polarización, violencia urbana, bienestar.

A MODO DE INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Caracas, recientemente, se perciben nuevos fenómenos urbanos que expresan cambios y reacomodos, tanto en aquello construido (lo lleno, lo ocupado) como en sus redes de espacios vacíos (espacios públicos, abiertos, sueltos, intersticios, residuales, etc.). Si bien podríamos aseverar hoy que al espacio-tiempo tradicional de la ciudad, identificada con la cuadrícula de Indias (Marcano Requena, 1998; Gasparini, 2015), y al espacio-tiempo moderno de la ciudad extendida, a partir del *boom* petrolero en Venezuela (Negrón, 2001; Marcano Requena, 2011), le ha sucedido en simultáneo un espacio-tiempo informal (Peña, 2008). Necesitamos, sin embargo, descifrar la complejidad de las recientes movilizaciones y fenómenos urbanos ocurridos en las pasadas dos décadas, en la búsqueda de su identificación y del papel que juegan dentro de la dinámica urbana actual. La aparición de un nuevo repertorio de espacios públicos (Herreros y Muntadas, 2004), en los diferentes tejidos urbanos de la ciudad, obligan a comparar sus calidades y naturalezas de manera de ubicarlos, contrastarlos y asumirlos como parte del nuevo paisaje urbano. El entramado de espacios vacíos, junto a los equipamientos comunitarios, dibujan un "encaje" particular en cada ciudad, similar al ADN. De la variedad de sus espacios vacíos podría deducirse su posible calidad de vida y riqueza urbana (Peña, 2012), pero el elemento humano –como lo expresara el exalcalde de Bogotá (Peñalosa, 2003) –, en la presencia de usuarios de la primera infancia y de la tercera edad dentro de los espacios públicos, son indicadores visibles que miden su vitalidad, seguridad urbana y calidad de vida.

En una ciudad como Caracas, donde se percibe un deterioro progresivo (Cilento y Fossi 2008; Criteria, 2005) superpuesto de una manera evidente sobre aquellos tejidos urbanos formales –tradicional y moderno–, y donde las referencias catastrales evidencian el crecimiento del tejido informal cercano al 60% del total ocupado (Silva, 2015), soportado en registros fotográficos testimoniales (González , Peña y Vegas, 2015), se hace necesario la diferenciación entre aquello "…que en medio del infierno, no es infierno y hacerlo durar y darle espacio…",[1] para avanzar en la conquista de una ciudad inclusiva, integradora y pacífica.

Últimamente puede constatarse a través del recorrido de los sistemas de espacios abiertos de nuestra ciudad, que su complejidad denuncia cambios vertiginosos con síntomas visibles en la presencia exacerbada de muros y enrejados; en los bloqueos de calles y parques; en la ciudad nocturna vacía, que sumados a algunos datos estadísticos sobre niveles de ingresos de sus pobladores, costo de la vida, muertes por violencia, etc., hacen difícil discriminar las causas de un deterioro urbano generalizado, que afecta el comportamiento de sus habitantes (Criteria, 2005; Peña, 2015). Aquellos asentamientos precarios, denominados tejidos informales –o tejidos autoconstruidos, barriadas o áreas marginales– (Bolívar, 1993; Bolívar y Erazo, 2013; Baldó, 1998), han trascendido del tradicional entendimiento asociado al de las márgenes de la ciudad y los lechos de las quebradas, a otros tipos de informalidad, inclusive dentro o superpuesto sobre el tejido urbano formal. La informalidad habla de impactos y cambios, tanto cuantitativos como cualitativos de la ciudad, desdibujando la tradicional dicotomía formal-informal. Podríamos aseverar que la ciudad de Caracas, en las dos últimas décadas, ha inclinado su balanza más hacia una percepción de la informalidad física más extendida y superpuesta sobre lo formal (Peña, 2015).

Adicionalmente, la segregación residencial sigue en incremento –a pesar de las inserciones a manera de gentrificación-inversa (Peña, 2015a) de vivienda social dentro del valle principal

[1] Como diría "Marco Polo a su llegada a China" en un fragmento de Las ciudades invisibles, de Ítalo Calvino, se ha inclinado de forma significativa a la lectura de una ciudad mayormente informal aun cuando esta estética se superponga sobre estructuras formales.

de la ciudad– y se ha acentuado este proceso, con una creciente polarización del espacio urbano. Con los niveles de delincuencia en ascenso, secuestros y otras variantes de crímenes, el enclaustramiento de las familias de mayores recursos en zonas protegidas, es la norma. El modelo de urbanizaciones con accesos restringidos y sistemas de seguridad privados se ha extendido en toda la capital, como en todas las ciudades de América Latina (Quesada Avendaño, 2006). Las clases medias, que cada vez son menos numerosas, también han adoptado sistemas similares de control en las viviendas y en los condominios multifamiliares. El acceso a ciertas vías públicas ahora es restringido y el paso es regulado por puestos de vigilancia con sistemas privados de seguridad, mantenidos por los vecinos. La duplicidad de autoridades a cargo del orden público ha producido cambios sustanciales en el uso de las vías públicas, ahora convertidas en privadas.

La segregación espacial evidencia una transformación importante en los usos tradicionales del espacio público, en especial el de la calle. En una ciudad como Caracas, con la lista en rojo de índices de seguridad ciudadana (Incosec, 2011; Briceño León, 2017), no solo las élites se aíslan cada día más, sino también otros grupos sociales medios y populares –incluyendo las periferias– siguen un patrón de segregación similar (Peña, 2015). La población urbana genera diferentes estrategias y formas de vivir la ciudad de acuerdo con sus condiciones económicas y socioculturales. Cada habitante de la ciudad tiene formas diferentes de pensarla e imaginarla, y adopta códigos particulares y prácticas territoriales para “surfear” sus dificultades y poder disfrutarla.

Si bien el presente “modelo” de crecimiento urbano y económico promueve la segregación y la polarización social, también es cierto que se ha observado una inversión en infraestructuras de ocio, deporte y entretenimiento, sin precedentes en las áreas informales en las últimas décadas. De las veintiocho (28) intervenciones realizadas en el municipio Sucre entre 2009 y 2012 (Fundación Espacio, 2012), seleccionaremos el bulevar el Carmen en Petare, para reflexionar sobre el éxito o no de la imposición de modelos de arriba hacia abajo. De las muy diversas intervenciones en el espacio público impulsadas a participar en la muestra Oficial de la Biennale di Venezia 2016, la intervención ubicada en Ruiz Pineda será objeto de revisión en su gestación –de abajo hacia arriba– y en su relación espacial con una comunidad que al cabo de una década logró ver construido su sueño; por último, la inversión privada impulsada por las redes sociales será observada en el caso de la escuela de Boxeo Jairo Ruza en Petare y cómo ha afectado tanto al espacio residual cercano como al tejido social, invadido por el tema de la violencia y la desesperanza. Los casos nos llevarán a preguntas que alimentarán la investigación doctoral y nos harán comprender la naturaleza de cada intervención, su diferenciación y el planteamiento de futuras tareas (como mapas conductuales y recolección de opiniones) para utilizarlas como instrumentos concluyentes en cada caso. Pareciera, sin embargo, que contrario a la multiculturalidad urbana ideal, nos toca comprender cómo coexisten los diversas grupos en la ciudad (García Canclini, 2004), sin lograr necesariamente la inclusión cultural de diversos sectores, dentro de esa complejidad urbana que es la ciudad (Jacobs, 1961), pero también observar si los mecanismos de diseño pudieran contribuir a las transformaciones deseadas.

1. UN NUEVO ABANICO DE ESPACIOS PÚBLICOS INFORMALES

La escasez de espacios para el disfrute, recreo, deporte o simplemente para el sosiego son escasos en un territorio donde todo espacio vacío se ocupa y donde lo público es un residuo, con dificultades topográficas y condiciones difíciles para transformarlas (Peña, 2008). Existe un déficit de ciudad con servicios en Caracas, donde se observa un abandono de la inversión urbana desde los años ochenta y noventa. Tenemos prácticamente 40 años de crecimiento

negativo, lo cual afecta el aparato productivo y en consecuencia a las inversiones en infraestructuras (Carvajal, 2017).

Las inversiones públicas, sin embargo, comenzaron a enfocarse –desde hace casi dos décadas– en los espacios públicos, dada su conexión tanto con los gobiernos locales como directamente con los votantes, especialmente en las áreas informales. Así, históricamente observamos que si bien un primer impulso de transformación de los barrios dotándolos de infraestructuras de servicio fueron aquellos impulsados por los primeros Concursos de Habilitación Física de Barrios, bajo la tutela de Fundacomún-Cameba –desde el año 1999 hasta 2002–, los concursos posteriores tendieron a engavetarse en una gran mayoría, dejando un largo lapso lleno de deseos con escasas ejecuciones de mejoras, dentro de los tejidos informales (Marcano Requena, 2012; Negrón, 2015).

Un nuevo intento ocurre entre 2009 y 2012 al este de la ciudad, cuando la Alcaldía de Sucre realiza una serie de intervenciones de espacios públicos en barrios del municipio Sucre, bajo el Programa “Espacios Sucre”, desde donde se planifica y ejecutan veintiocho intervenciones de diversas escalas (entre 46 m^2 y 3.300 m^2) con la participación de la academia (profesores y estudiantes de la USB) en apoyo a la instancia de Gobierno local, como puente y vínculo con las comunidades organizadas bajo esquemas tradicionales de gestión (de arriba hacia abajo) y con modelos de intervención del espacio público convencionales, propios de ciudad formal (parques infantiles, bulevares y canchas de juego, etc.).

Cercano a la muestra internacional de la 15º Biennale di Architettura en el Pabellón de Venezuela en Venecia, un grupo de jóvenes profesionales fueron incentivados a abordar el tema de pequeñas intervenciones (15) a manera de microcirugías en tejidos urbanos informales de ocho ciudades, a partir de la escasez económica del país y de las comunidades organizadas existentes. La arquitectura, esta vez, es vista como instrumento para reforzar la organización social y los colectivos de creativos organizados (Urban Forces) con un carácter sobresaliente en la participación, con gente joven e invitados internacionales, que tuvieron la oportunidad de ensayar bajo el paraguas de la Comisión Presidencial: “Movimiento por la Paz y la Vida” (Bigliatti, 2016; GUP, 2016). Activaron la socialización e interacción entre sus habitantes con los profesionales, para transformar sus realidades y mejorar sus condiciones de vida con intervenciones sustentables, en un esquema de gestión que podríamos comprender como “de abajo hacia arriba”.

Con un perfil menos notorio, en el sentido político, intervenciones de carácter privado dentro de los territorios informales han surgido como parte de las prácticas de responsabilidad social empresarial en años recientes. Es el caso de ciertos bancos o industrias, o de algunas ONG que con un origen menos obvio, pero con rasgos de interés sobre los derechos humanos y las inequidades sociales, se ha acercado a la construcción del entorno de lo público en áreas informales. Esta praxis más cercana a los habitantes, más directa que las solicitudes a instancias gubernamentales y libres de ataduras políticas (al menos de manera evidente), organiza en especial a niños y jóvenes en torno a participar en la ideación de un escenario urbano distinto, proveniente del imaginario de los propios usuarios, es decir, en un esquema “de adentro hacia afuera”. Dentro del grupo de estas actuaciones, quizá la de mayor independencia a las ataduras políticas surge de personajes que con su fuerza individual movilizan multitudes y seguidores, que persiguen transformar a partir de una disciplina o un credo, como el caso de la Escuela de Boxeo Jairo Ruza.

Estos espacios públicos, que complementan la vida puertas afuera del hogar, toman significados específicos para las comunidades y sus usuarios porque se convierten en los escenarios de su vida diaria y son termómetros de su bienestar. El sistema de espacios vacíos (no necesariamente públicos) del tejido urbano en una ciudad –entendido como la plantilla de aquello no ocupado (Lugo, 1995)– teje un encaje de redes viales, peatonales,

para bicicletas, de vegetación, de aves, etc. que junto a los eventos urbanos únicos de un lugar –equipamientos culturales, deportivos, recreativos, religiosos, sociales, asistenciales, etc.– se convierten en la huella *personal* de cada trozo de ciudad (Peña, 2013). Es a través del dibujo de este encaje que pueden deducirse las cualidades espaciales e inferir, en consecuencia, la calidad espacial urbana de la cual gozan sus usuarios. Así, el espacio vacío y el público se vuelven el tema transversal entre los recientes fenómenos urbanos emergentes en los tejidos informales y, en teoría, el escenario natural para propiciar la inclusión social y el intercambio de diversidades donde la convivencia y la cultura ciudadana son prioritarias.

1.1. **Caso 1. Bulevar El Carmen, Petare, municipio Sucre**

Obra: Bulevar El Carmen (“Estrías urbanas”).
Ubicación: Barrio Unión, Petare Sur, municipio Sucre, Caracas
Responsable: Arq. Carola Bravo
Colaboraciones: Arq. Eduardo Izaguirre / Arq. Gustavo Giménez
Año de proyecto: 2010.
Año de construcción: 2011
Supervisión y Coordinación: Programas Especiales, Alcaldía del Municipio Sucre
Superficie construida: 1.460,00 m^2
Superficie mural: 152,00 m^2
Superficie total de intervención: 1612,00 m^2
Construcción: Constructora Kelsen, C.A.
Población directamente afectada: 80.000 habitantes, 19 comunidades
Población del municipio: 799.237 habitantes
Densidad: 3.660 hab./ha

En Petare se identifican topográficamente tres sectores: Petare colonial, con la trama fundacional de Indias y la cuadrícula de paredes continuas con usos mixtos y legados coloniales, bordeada por los ríos Guaire y Caurimare; Petare Norte y Petare Sur –ubicadas cual alas de una mariposa–, al norte y al sur del cuerpo que las vincula, Petare colonial. Una población cercana a los 300.000 habitantes hace de Petare en su totalidad, una de las áreas informales más densas, vitales y riesgosas de la ciudad capital. Su accesibilidad a través de pequeños vasos capilares de calles, callecitas, callejones y escaleras, hacen de ella un macizado de viviendas, sobre los contornos de la topografía de los cerros (De Lisio, 2001) que cierran la perspectiva hacia el este del valle principal de la ciudad de Caracas, el valle de San Francisco, aunque permiten dar acceso a los vientos de Barlovento y la bruma que levanta el salitre del Caribe, la calima, en tiempos de extremo calor.

El Carmen, de Petare Sur, fue motivo de una intervención urbana cuando nadie justificaba ni solicitaba hacer inversiones en el espacio público perteneciente a áreas de barrio. Tras la exitosa incursión que hiciera la oficina de vivienda del municipio Sucre, encontrando espacios disponibles para darles uso público cercanos a viviendas de carácter social Inavi, en esta ocasión la iglesia de El Carmen, la segunda en importancia en la zona, fue el centro de interés para hacer una intervención plástico-arquitectónica, que transformara la calidad urbana de la zona. La propuesta construye el “lugar” integrando bordes, fachadas y pavimentos a través de un juego de franjas coloridas que zurcen los planos inclinados, horizontales y verticales de manera continua (figuras 1 y 2), (Sánchez Taffur, 2011). La intervención sirve para organizar las infraestructuras debajo de un pavimento blando que se acompaña de mobiliario urbano e iluminación. Es una de las escasas oportunidades en las

cuales un tejido urbano informal es motivo de un trato similar al que pudiera darse a una zona patrimonial de la ciudad formal –salvo la referencia del pueblo de La Vega, realizada por el Gobernador para entonces Diego Arria (1974-1977). Al espacio frente a la fachada de la iglesia se le suman una calle que le accede lateralmente y otra que enfrenta su fachada (figura 3). La comunidad recibió con agrado la intervención que reafirmó una tendencia de usos existentes. Al formalizarla con materiales y acabados permanentes se construyó un centro de carácter cívico y público, a partir del encuentro de dos calles con una geometría irregular. La construcción de un espacio que está a cielo abierto y con el desarrollo de murales geométricos abstractos, deja de lado la posibilidad de identificación de lugar con mensajes subliminales o políticos en ellos (a pesar de su gestación desde arriba hacia abajo). La aceptación del espacio por la comunidad, se verifica con el uso que se hace del espacio a todas las horas del día (Jacobs, 1961) y a la diversidad de usuarios que a diario recibe (figura 4). Sus dimensiones, una octava parte de la plaza Bolívar del casco central de la ciudad, da cuenta de lo menudo del grano del sitio y de lo escaso de oportunidades como estas, que la consolidan como un centro para diecinueve comunidades cercanas. Si bien la comunidad jamás solicitó este espacio en su listado de necesidades, se convirtió en una referencia a ser replicada por otras comunidades.

1.2. **Caso 2. Centro Deportivo y Cultural “Eleonel Herrera”, barrio Lomas de Urdaneta, municipio Libertador**

Obra: Centro Deportivo y Comunitario Carbonell (‘La Máquina Pública’).
Ubicación: Calle Carbonell, barrio Lomas de Urdaneta, Catia, Caracas
Responsable: Alejandro Haiek
Colaboraciones: Eleana Cadalso. Lab. Pro. Fab. Ing. Esteban Tenreiro. Fotog. Iwan Baan.
Año de proyecto: 2007
Año de finalización de construcción: 2017
Supervisión y coordinación de proyecto: Alcaldía de Caracas / Fundacaracas
Superficie ocupación: 200 m^2
Superficie total de construcción: 452,00 m^2
Construcción: Alcaldía de Caracas / Fundacaracas
Población directamente afectada: 393.619 habitantes (parroquia Sucre)
Población del municipio: 1.943.901 habitantes
Densidad de población: 5.168 hab./ha

Un largo periplo de deseos sobre un lugar para jugar entre amigos de diferentes zonas vecinas, las torres del 23 de Enero y el barrio Carbonell, confluyó en la construcción de un centro deportivo y de actividades para la comunidad, que logró cristalizar luego de diez años de intentos sucesivos. Un líder comunitario (Zahir Navas) alzó su voz para defender el terreno vacante desde el inicio, para convertirse en un centro de deportes para jóvenes, esencialmente, y programas de emprendimiento para el resto de la comunidad. La politización siempre rondó el proyecto promovido por una comunidad cohesionada, identificada con el oficialismo, y gracias a ello logró su construcción (Fundacaracas). El arquitecto Haiek fungió de mediador entre una aguerrida comunidad deseosa de empoderarse a través de un centro de actividades, que les proporcionara posibilidades para crecer en sus habilidades y les ofreciera espacios para el esparcimiento y entrenamiento deportivo, en un proceso de gestación y diseño “desde abajo hacia arriba”. Un espacio arquitectónicamente diferenciado del contexto, con una imagen volumétrica *avant garde,* y con el deseo de animar a la población a ser parte de él, se yuxtapone al grano de pequeñas

casas autoconstruidas, que lo envuelve en colinas muy pendientes (figura 5). La propuesta techa una cancha deportiva con una cubierta liviana facetada, perforada y pintada de color rojo en su nivel superior, que se posa sobre el terreno en pendiente, con un despliegue de ingeniería bastante elocuente. Sus niveles inferiores tallados en una empinada loma del barrio, frente a la calle Carbonell, se destinan a otras actividades, con lo cual buscan movilizar a la comunidad a integrarse en programas de emprendimiento –que van desde cultivos de huertas comunitarias, hasta montar una empresa de panadería– o ser asistidos en el ambulatorio médico. Su destacada volumetría dentro del contexto informal hace de ella una pieza hito, que hace referencia –quizás involuntariamente– en su volumetría a la biblioteca Príncipe de España en Medellín. El concepto de espacio público cubierto se suma al del gimnasio techado y se traduce en una edificación vertical, adaptada al declive de la topografía existente (figura 6). Con equipamientos múltiples, el centro deportivo y comunitario se yergue como un símbolo de cohesión social, en medio de una fuerte polarización política que batalla por conquistar votos a favor de las autoridades locales. El contraste entre las dos expresiones de habitar, en el cerro en estructuras autoconstruidas o en los superbloques (23 de Enero), ahora confluye en una tercera expresión formal que no se identifica con su contexto y que trata de identificarse con nuevas pulsiones de lo público en un nuevo paisaje social y político (figuras 7 y 8). La escasez de suelo en lo público recurre a soluciones verticales para multiplicar las áreas necesarias y suplir equipamientos y espacios de recreo (1/12 del área de la plaza Bolívar del casco central), sin embargo, su acceso controlado a través de puertas, filtra sus usuarios de manera excluyente para aquellos no afiliados ideológicamente con sus guardianes.

1.3. **Caso 3. Escuela de Boxeo Jairo Ruza, barrio José Félix Ribas, Petare, municipio Sucre**

Obra: Escuela de Boxeo Jairo Ruza.
Ubicación: Barrio. Barrio José Félix Ribas, Petare, municipio Sucre, Caracas
Responsable: Jairo Ruza (entrenador)
Colaboraciones: Fundación Nueva Esperanza; Fundación CDEI
Año de proyecto: 2014
Año de construcción: 2014
Supervisión de proyecto: Hermanos Ruza
Coordinación de proyecto: Privada
Superficie construida: 250 m^2 aprox. (gimnasio en platabanda)
Superficie exterior: 150,00 m^2 aprox. (calles y resquicios)
Construcción: Vecinos
Población directamente afectada: 86 niños/ 3.870 habitantes
Población municipio: 799,237 habitantes
Densidad: 3.660 hab. /ha

En Petare, uno de los barrios más populosos y violentos de Latinoamérica, la violencia se concentra en las áreas con mayor dificultad en su accesibilidad. El 80% de los crímenes sucede en 6% de las zonas. La mayoría de esos crímenes ocurre en las zonas 5 y 6 del barrio José Félix Ribas (Solórzano, 2016), donde está la Escuela de Boxeo. La Escuela de Boxeo Jairo Ruza es una iniciativa privada de un entrenador deportivo, que vio la necesidad de disciplinar a los niños y adolescentes de las zonas del barrio José Félix Ribas para “librarlos del mal”. De los 86 alumnos de la escuela, todos han tenido alguna víctima de la violencia en sus familias. La escuela, gratuita y abierta para todos, niñas, niños y adolescentes, promueve la asistencia financiera a través de becas de mérito que oscilan

entre 500 y 1.500 Bs. mensuales. Los entrenadores no se dan abasto con los tres turnos horarios que ofrecen a diario. Las instalaciones del gimnasio, sobre la platabanda de una casa, necesitaron del auxilio de amigos y donantes para poder completar un techo liviano, el rin y otros equipos mínimos de entrenamiento necesarios, para hacer de aquello un gimnasio. Los combates públicos se dan en la confluencia de calles, un lugar próximo llamado La Montañita, donde arman el rin sobre cauchos viejos. El escenario urbano se transforma en un gran teatro con balcones y ventanas, que incorporan las fachadas como bordes continuos alrededor del rin donde ocurre el espectáculo, desde donde cuelgan los espectadores para visualizar las peleas, adicionalmente al público de todas las edades y sexos que rodean el rin en tierra. Los equipos infantiles ya han logrado tener triunfos en dos estados. Los eventos de combate públicos atraen a curiosos y equipos de otras parroquias y estados (Los Teques, Vargas, Aragua, Miranda y el Distrito Capital). Las actividades que animan a un grupo de niños soñadores, dispuestos a entrar en la ruda disciplina de la pelea corporal, hacen del deporte un evento cultural-social urbano en Petare, que llena de esperanzas a muchos (figuras 9 y 10).

> "Lo que más me preocupa es el peligro" dice uno de los muchachos, con sus 8 años y mientras mira sus zapatos. La mirada se le va y el silencio llega para invadir el lugar. Eso que llama "el peligro" es la balacera que puede presentarse en cualquier momento por los enfrentamientos entre bandas…Lau Solórzano, Prodavinci, 07032106.

El espacio transformado en arena de actuación /pelea rememora a los primeros teatros de Shakespeare en su escala y concepción espacial; adicionalmente al contenido de usos y usuarios, escapa a lo tradicional e impone desde adentro –la comunidad de José Félix Ribas– un abanico inesperado de actividades y usuarios. La respuesta de los entes privados, a su vez, ha sido de total apoyo, básicamente a través de instrumentos tecnológicos de punta (sitios web y redes sociales), con el apoyo de ONG. que buscan consolidar la iniciativa y darle el músculo financiero que carecen. Los impactos sobre la población formada en la escuela de boxeo y su incidencia en las cifras de violencia son trabajos aún por elaborar, así como el conocimiento pleno de su espacialidad.

2. IMÁGENES

Caso 1

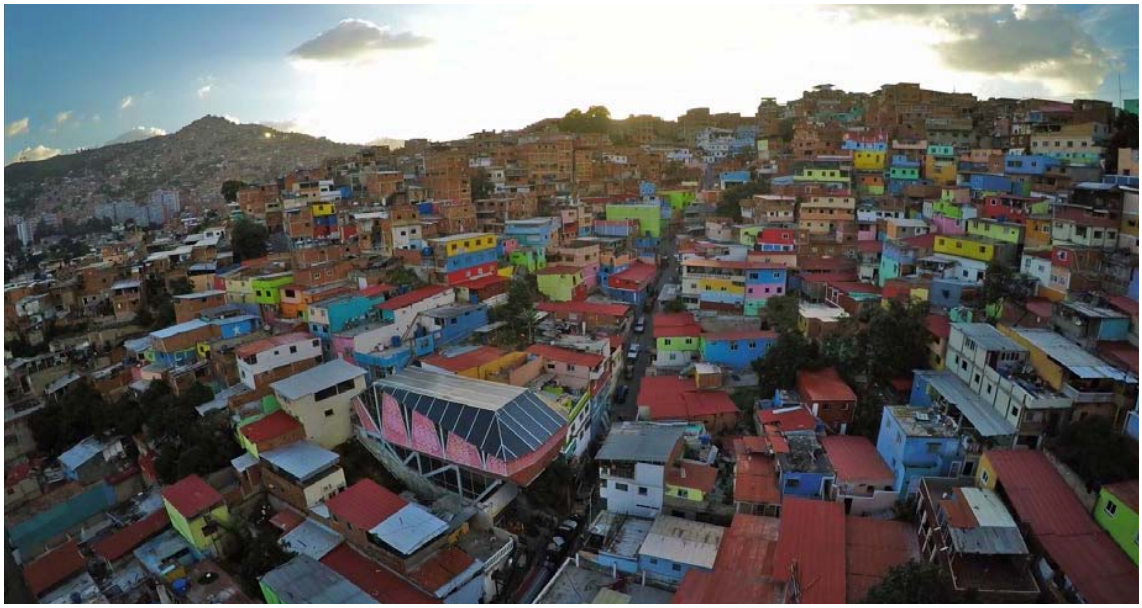
Caso 2

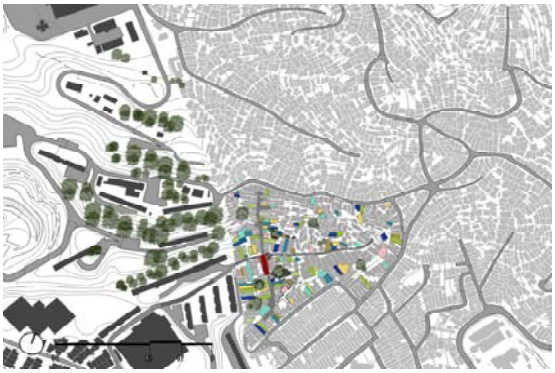
Caso 3

2.1. **Imágenes del caso 1: Bulevar El Carmen, barrio Unión, Petare, municipio Sucre**

Imágenes 1, 2, 3, 4. Proyecto integral del bulevar El Carmen, barrio Unión, Petare Sur, ejecutado por la Alcaldía del Municipio Sucre. Los usos existentes: una iglesia, dos escuelas, comercios y viviendas. Autora: Arquitecta-artista plástico Carola Bravo. Bordes continuos que aseguran "ojos en la calle"; mobiliario propio de espacios públicos tradicionales para todo público. Indicativos: ciudadanos de tercera edad y niños en coche. Un nuevo centro para 19 comunidades que confluyen en él. Año del proyecto: 2011. Fuentes: *Caracas del valle al mar, guía de arquitectura y paisaje* (González, Peña y Vegas, 2015) www.sancheztaffurarquitecto.wordpress.com

2.2. **Imágenes del caso 2: Centro Deportivo y Comunitario "Eleonel Herrero", barrio Lomas de Urdaneta, Catia, municipio libertador**





Imágenes 5, 6, 7 y 8: La "máquina pública". Autor: Alejandro Haiek. En rojo, el gimnasio vertical y centro comunitario, muestra su cercanía a los superbloques del 23 de Enero. De techo facetado y pintado de rojo, la cancha flotante destaca sobre el tejido informal del barrio. Fuente: Iwan Baan Lab.Pro.Fab. 2017.

2.3. **Imágenes del caso 3: Escuela de Boxeo Jairo Ruza, barrio José Félix Ribas, Petare, municipio Sucre**

Imágenes 9 y 10: La Escuela de Boxeo Jairo Ruza, barrio José Félix Ribas, Petare. Se apropia de las calles cuando hay combates públicos. El encuentro de calles con un rin sobre cauchos es el escenario, ubicado en La Montañita, y es apreciado desde las casas, ventanas, balcones y platabandas que lo circundan. La "Curra" de 9 años (en amarillo) es una de las atletas con solo 8 años de edad. Son 86 niños que asisten gratis en tres horarios. ONG nacionales ayudan a levantar fondos desde 2004 para su permanencia. Fuentes: Prodavinci. Ricardo Jiménez; Roberto Mata; Lau Solórzano. 07032017

Imagen 11: Teatro Globe, Londres. Réplica del teatro original de Stratford-Upon-Avon, Shakespeare. Fuente: estáticos.metropoli.elmundo.com

3. REFLEXIONES / PREGUNTAS / CONCLUSIONES

Mapear. Uno podría preguntarse sobre la importancia de mapear las nuevas realidades espaciales, pues gracias a ello pudimos descubrir *grosso modo* la mancha de aquello ocupado en el territorio de la ciudad considerado formal *versus* aquello informal en Caracas (60%), (Silva, 2015) a una escala urbana de toda la ciudad. Mapear, sin embargo, los espacios públicos realizados en estas dos últimas décadas nos permitiría ver su cantidad, ubicación exacta y su relación proporcional con la mancha total de lo informal en la ciudad, así como la calidad del encaje de los sistemas de espacios públicos, de los cuales podría inferirse detalles sobre la calidad de vida en una escala más cercana, propia de las curiosidades de diseño urbano (Peña, 2008).

Mapear escala. La minúscula urdimbre de lo informal en Caracas nos permite visualizar la capilaridad y las proporciones de lo urbano público en el tejido informal de cada barrio. Si en El Carmen, el bulevar equivale en tamaño a 1/8 de la plaza Bolívar, y en Ruiz Pineda el gimnasio vertical corresponde a 1/12 de la plaza Bolívar, y en el espacio de La Montañita a 1/24, entonces, ¿cuántos espacios más necesitan las comunidades informales para poder satisfacer sus necesidades de equipamientos recreativos? Conociendo la escasez de espacio vacío sin ocuparse dentro de los barrios, podría justificarse la construcción de elementos en vertical, pero también conociendo la densidad poblacional del barrio podría entenderse la necesidad de vaciarlo para construir ciudad (Peña, 2008) con un cuerpo de vacíos y llenos más equilibrado.

Contrastar encajes. Quedaría por constatar cuán grande es el espacio donde ocurren los encuentros boxísticos al aire libre en el sector La Montañita de Petare y cómo a través de mapas (de vacíos y llenos) pudiera relacionarse al teatro de calle inglés; y de cómo los individuos cambiaron rituales de vida, como lo hizo Shakespeare con el teatro en su ciudad (imagen 11) a una escala completamente vecinal. El ADN de cada espacio quedaría plasmado en dibujos que acompañen el entorno inmediato del espacio, que quizás arrojen similitudes entre los casos, que lleguen a sistematizar factores físicos pero dejen aspectos de carácter social fuera del alcance de aquello tangible (Peña, 2008).

Los mapas conductuales podrían quizás orientar nuestras respuestas sobre cuándo y a cuál hora ocurren las distintas actividades –incluyendo las delictivas–, pudiendo ser un instrumento para orientar el diseño espacial y la convivencia. La intolerancia y el desencuentro, características del momento que atravesamos, son aristas de lo social a incorporar a los efectos de los nuevos espacios públicos. Nuevos grupos organizados (ONG) trabajan en recuperar de las sombras a lugares definidos como territorios de “peligro” a través de actividades con las comunidades que de manera organizada buscan redefinir territorios para la paz y la convivencia (Sarmiento, 2016). De ello se concluye que ni el espacio público en solitario, ni la comunidad sin aportes al espacio físico completan los ingredientes necesarios para combatir el estado de deterioro y violencia actual en las comunidades de barrios. El trabajo de mejoramiento en los tejidos informales amerita de una participación conjunta de los ciudadanos sobre los espacios públicos como escenarios para la renovación y el bienestar.

El modelo Medellín. Si en Medellín los mapas resultaron como instrumento –para ubicar las zonas de actividades de riesgo y violencia urbana–, ellos contaron con una colaboración explícita (de la policía local) además de datos estadísticos que respaldaron la comparación de un antes y un después (Samper, 2014). Ante tales dificultades que en el caso de Caracas parecen inalcanzables, ¿cómo puede medirse el bienestar en los tejidos urbanos informales? ¿Cómo los aspectos físicos pueden desbloquear situaciones reiterativas de riesgo? Mediciones simples de cantidad de peatones en las calles y espacios públicos, de usuarios clasificados por horarios, edades, sexo, podrían orientar nuestras respuestas. Las mediciones

que puedan hacerse en la actualidad servirán de referencia para posteriores mediciones, que permitan la contrastación y la lectura de los beneficios o situaciones agudas en el pasar del tiempo, de manera de incorporar una variable de observación que le dé validez. Pareciera que hoy las actuaciones e intervenciones se hacen de una manera intuitiva y sin el respaldo de rastreos científicos. La cooperación de las comunidades es fundamental en el reconocimiento de los espacios y sus memorias, tema abordado por algunos grupos (como la ONG Caracas Miiconvive) que han mapeado la conducta de los habitantes de algunos barrios.

Data. Aun cuando anticipemos, un gran contraste entre los resultados entre aquello construido *versus* aquello no ocupado en cada barrio en los casos de estudio, podríamos relacionarlos con el porcentaje de espacio público equipado por habitante en la ciudad de Caracas (Bolívar, 2015). También, establecer comparaciones con aquellos principios teóricos que los hermanos Krier establecieron para la ciudad multicéntrica y peatonal con paradigmas urbanos ideales. Espacios públicos a distancias caminables –que ayudasen a sus usuarios sentirse pertenecientes a un vecindario– en caminatas no mayores de ocho minutos. Esto solo como referencia para concienciar las diferencias, las dificultades topográficas, como características propias de los tejidos informales, y ajustarlo a las circunstancias locales.

Apoyos financieros. La provisión por décadas –por parte del Estado– de servicios, infraestructuras y espacios públicos no apareció ni con la misma fuerza ni con la misma proporción que en las áreas formales. Importante será el mapear qué y cuales ayudas externas posee cada sector (asociaciones, ONG, consejos comunales, organizaciones comunitarias, gremiales, políticas, etc.), así como la procedencia de las inversiones (gobiernos locales, gobierno central, iniciativas privadas, etc.) para concluir quién impulsa a quién y qué beneficios pudieran traer, y si la ayuda manipula al que la recibe, o si supedita su beneficio a devolver otros favores a cambio (votos). Las inversiones recientes –de las últimas décadas– especialmente de gobiernos locales sobre espacios públicos dentro de los tejidos informales, han tenido que extremar su eficiencia, pues comienzan a suplir aquellos espacios faltantes debido a la escasez de áreas vacantes y la difícil topografía del contexto en cual deben ubicarse. Ello se convierte en un atributo que convoca a un nuevo repertorio espacial (gimnasio verticales, miradores elevados, ocupaciones temporales de los resquicios urbanos para prácticas deportivas, terrazas públicas, graderías y escaleras como plazas, entre otros), dentro de un panorama político polarizado(Márquez, 2005), Ideasuna crisis económica profunda (Guerra, 2004), con consecuencias graves sobre la violencia urbana (Briceño León, 2017) y que nos hacen reflexionar sobre los verdaderos impactos que la calidad espacial pueda ofrecer a sus ciudadanos.

Bienestar. Se sabe que la población favorecida con las instalaciones deportivas y de recreo cambian su actuar a partir de la aparición de lugares de encuentro en sus inmediaciones (Haiek, 2016). De todos es conocida la gran cantidad de usuarios jóvenes dentro de la población informal y de la necesidad de colmar sus apetitos con estos espacios. Sin embargo, se nos dice que la mejor manera de medir el bienestar de un lugar público es cuando se percibe en él un gran número de infantes y mayores de la tercera edad (Peñalosa, 2003). Con ello, podemos hacer un nuevo filtro de las intervenciones que mencionamos como casos de estudio y concluir sobre varios aspectos. Los espacios a cielo abierto parecieran más permisivos en cuanto a edades de sus usuarios. Los espacios deportivos techados obligan al ingreso a estos espacios por puertas que implican además de un “adentro” y un “afuera”, muchas veces filiaciones de tipo ideológico. Si bien los bordes construidos –de los espacios intervenidos– se activan en función del nuevo espacio público, estos pueden ser parte del cambio cuando se incorporan activamente y se vuelcan sobre ellos, modificando el espacio físico y la conducta de los habitantes.

Unidades de tiempo. Podría resultar interesante conocer con cuál velocidad la ciudad de Medellín logró cambios sustanciales en su población, a partir de las intervenciones espaciales en ámbitos de lo público. Con ello, podríamos por una parte esperanzarnos en lograr cambios sustanciales en una población que se siente bastante desasistida y que necesita cambios en beneficio de todos. Pero las unidades de tiempo en los cambios urbanos son lentos, según nos reportan otras ciudades, y solo cuando se rompen las décadas o los quinquenios y se logran cambios en lapsos de tiempo menores, se pone en duda su efectividad y permanencia en el tiempo. Las urgencias de cambio y el deterioro profundo de nuestra ciudad, y en especial de lo informal, nos solicita toda la atención con una conciencia de clase que permita la generosidad de auxiliar primero a aquel que más lo necesita y ello requiere de un trabajo social profundo para saber darle al otro "…para que en su mejoría no le envidie nada al rico", como lo diría el exalcalde de Medellín Sergio Fajardo Valderrama (Princeton, 2004-2007).

Desmitificar. Si bien los tres casos seleccionados reportan beneficios para sus usuarios y habitantes, gracias a las comparaciones entre sus diferentes gestiones, podemos concluir que no siempre las imposiciones desde arriba hacia abajo son contrarias a lo que necesitan sus usuarios. Los expertos algunas veces pueden introducir soluciones y modelos que sus habitantes desconocen y con ello –en el caso del bulevar El Carmen– pudo implantarse un referente posible dentro del barrio: un bulevar, a la mejor manera de cualquier espacio formal de la ciudad. Con él el barrio adquirió un referente nuevo en el escenario urbano de los tejidos informales. Por otra parte, con la participación de jóvenes en las propuestas en espacios en crisis, como así lo definieron *Urban Forces*, lograron la empatía necesaria entre los usuarios y los expertos, sin barreras de lucha de clase, y la proximidad que permite la energía de los jóvenes en su sueño continuo de cambio. Quedó pendiente, sin embargo, el tema de lo excluyente, que puede resultar trabajar desde la arista política y utilizar la arquitectura como instrumento de cambio social. "La máquina pública" (como su autor la llama), es decir, el centro "Eleonel Herrero", está signada por la filiación política (oficialista) de la comunidad solicitante, que sumado a los controles de acceso hacen difícil la participación de "los otros". Cabe la pregunta de si estas inversiones pueden y deben apoyar a espacios excluyentes, o si los espacios públicos pueden ser destinados solo a segmentos específicos de la población, cuando son financiados con el dinero de todos los venezolanos.

La participación del privado y nuevamente de las tecnologías recientes, junto a las redes sociales en la transformación del espacio público, rompió los esquemas de lo previsto en el caso de la Escuela de Boxeo Jairo Ruza –en el más violento de los barrios según los observatorios de violencia del país en la actualidad (Briceño León, 2017)–, donde se completó el sueño incontenible de un individuo, partiendo de una inquietud positiva sobre la violencia y la necesidad de actuar desde la base, con una educación disciplinar como instrumento para pacificar.

Diversidad. Una revisión del comportamiento de cada caso según los atributos valorados por Jane Jacobs (1961) para las ciudades ideales y vitales, refuerzan la comprensión de que en la medida en que el espacio es más abierto y con menos restricciones en su acceso, su carácter es más universal y permite que la diversidad aflore como una cualidad y no como un defecto (Herreros,2004). Como Herreros, también muestran la tendencia cada vez más clara de romper los esquemas tradicionales de espacios públicos (Takano y Tokeshi, 2007), como sin duda lo propone la escuela de Boxeo Ruza al apropiarse no solo de las calles con el rin temporal para la lucha, sino de las fachadas con sus aberturas hacia el escenario de combate. La estrechez del tejido urbano informal y la minúscula proporción de sus espacios vacíos, que difícilmente puede medirse con los instrumentos tradicionales del urbanismo (tablas de cálculo de servicios y equipamientos públicos), nos lleva a la necesaria revisión y formulación de nuevas normativas para estas áreas.

Fórmulas. Por último, reflexionando sobre la conceptualización del espacio público en la totalidad de los tejidos informales a partir de los tres ejemplos locales, la pregunta de cuántos bulevares, gimnasios verticales y escuelas de boxeos pueden y deben hacerse, para transformar la calidad de vida en nuestros barrios, se confronta con las fórmulas cuantitativas de los urbanistas que proporcionan cantidades ideales, para satisfacer a los pobladores en escenarios ideales… "formales". Las cifras rojas que muestran nuestra realidad hoy, se confrontan con la responsabilidad y la ética de las inversiones de todos los venezolanos en lugares públicos inclusivos o excluyentes, abiertos a las diferencias o promotores de la exclusión, y cómo la recomposición de estos espacios promueven la tolerancia y el encuentro (Piñón, 2001). Todo ello podría repercutir en incluir la posibilidad del bienestar –que genera el espacio público– como un derecho ciudadano que todos reclamamos de nuestra actual ciudad aun fragmentada.

Dos contradicciones finales permanecen: la desigualdad, resultado de una exclusión vista como algo normal, y un régimen de seguridad paralela, que no garantiza necesariamente la calidad urbana necesaria (Peña, 2015; Echeverri y Orsini, 2010). Queda por explorar el beneficio que a través de las redes sociales se hace al paisaje urbano que, con acciones de difusión, son capaces de influenciar y extender el "bienestar" en estos nuevos lugares de encuentro, sembrando el deseo de cambio, transformación y mejoría, acortando distancias a través de una red de colaboradores, que por primera vez se transforman en actores activos de intervenciones urbanas concretas. Con ello, observamos la validez de las comunidades organizadas, la perseverancia en los sueños de cambio y de la educación, como una herramienta aplicada al espacio público y como medio de construir una ciudadanía que supere las limitaciones de la violencia y la pobreza.

AGRADECIMIENTOS

Especial agradecimiento a Daniela Alcalá, Alejandro Haiek y Rafael Urbina, con cuya colaboración incondicional conté en esta ocasión.

REFERENCIAS

Baldó, J. (1998). Un plan para los barrios de Caracas*. Bitácora urbano-territorial*, revista del Departamento de Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia.

Baldó, J. y Villanueva, F. (1999). *Habilitación física de barrios.* Manual para concursantes. 1er Concurso Nacional. Caracas, Venezuela.

Baldó, J. y Villanueva, F. (1998). *Un plan para los barrios de Caracas.* Caracas: Mindur-Conavi.

Bigliatti, C, (2016). 15º Biennale di Architettura. Padiglione Venezuela. 2015. PlatformBlog

Bolívar, T. (1993). Densificación y metrópoli. *Urbana*, n° 13. Instituto de Urbanismo, UCV, Caracas.

Bolívar, T. y Baldó, J. (1996). *La cuestión de los barrios*. Caracas: Fundación Polar-Universidad Central de Venezuela-Monte Ávila Editores.

Bolívar, T. y Erazo, J. (2013). Los lugares del hábitat y la inclusión. Flacso, Andes.edu. Extraído 03 julio 2016. www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/54049.pdf

Bolívar, T. (2015). *Intervención sobre la ciudad fragmentada. Curso Seminario Teorías Urbanas. Metrópolis Fragmentadas.* Doctorado en Urbanismo IU/FAU/UCV, Profesores Frank Marcano Requena y Marco Negrón. Abril 2015.

Briceño León, R. (2017). Observatoriodeviolencia.org.ve. *Observatorio de violencia. Informes 2016:OVV estima 28.479 muertes violentas en Venezuela*. 28 Diciembre 2016. Consultado 24 de Agosto de 2017.

Carvajal, C. (2017a). Zulma Bolívar. Afuera vamos bien, adentro no tanto, por #CCS450 Prodavinci.

Carvajal, C. (2017b). Caracas desde hoy hasta los 500 años. Entrevista a Marco Negrón, 25 de julio de 2017. Prodavinci.

Cilento, A. y Fossi, V. (1998). Políticas de vivienda y desarrollo urbano en Venezuela (1928-1997): una cronología crítica. *Urbana*, n° 23, Instituto de Urbanismo, UCV, Caracas.

Criteria. (2005). *Caracas cenital*. Fundación para la Cultura Urbana. Fundavag. Caracas.

Extraído 15 septiembre 2015.culturaurbana.org/tag/caracas-cenital/

De Lisio, A. (2001). La evolución urbana de Caracas: indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza. *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 42, n° 2. Caracas.

De Sola, I. (1967). *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567- 1967*. Caracas: Ediciones del Comité de Obras Culturales del Cuatricentenario de Caracas.

Echeverri, A., Orsini, F. (2010). *Informalidad y urbanismo social en Medellín*. Extraído en febrero 2017.es.scribd.com

FajardoValderrama,S.(2004-07).
https://successfulsocieties.princeton.edu/interviews/sergio-fajardo-valderrama

Fajardo Valderrama, S. (2007). *Video.* Caracas-Venezuela: Fundación para la Cultura Urbana.

Fundación Espacio. (2012). *Intervenciones de espacios públicos en barrios del municipio Sucre*. Caracas: Fundación Espacio.

Fundación Espacio. (2013). *Idea, proyecto, obra*. Caracas: Fundación Espacio.

García Canclini, N. (2004*). Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Gedisa.

Gasparini, G. (2015*). El plano fundacional de Caracas. La lectura del plano de Juan Pimentel.* Caracas: Fundavag Ediciones.

Guerra, J. (2004). *La política económica en Venezuela: 1999-2003.* Caracas: UCV.

González I., Peña M.I. y Vegas F. (2015). *Caracas del valle al mar. Guía de arquitectura y paisaje.* China: RR Donnely Printing CO. LTD. Junta de Andalucía, Sevilla, España.

GUProjects//Urban Forces. *Venezuela's display at the 15th Venice Biennale*. 24 Abril 2016. Good Urban Practices.

Haiek, A. (2016). *Alejandro Haiek: "Hacer arquitectura es hacer relaciones humanas".* ABC cultural. 07/12/2016. abc.es

Herreros, J. y Muntadas, A. (2004). *Desvelar lo público.* Circo, JAIA Lore Artean 2004.123, Madrid.

Incosec. Instituto de Investigaciones de Convivencia y Seguridad ciudadana (2011). Venescopio. Extraído 28 de febrero 2017, de: www.venescopio.org.ve/web/wp-content/.../Informe-DC-2010.pdf

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities.* New York: Vintage Books, Ramdom House, 1992.

Jiménez, R. (2016). Fotogalería. La Escuela de Boxeo Ruza en el lente de Ricardo Jiménez. Prodavinci.com .07/03/2016. Extraído 28/02/2017 de: http://historico.prodavinci.com/blogs/fotogaleria-la-escuela-de-boxeo-ruza-en-el-lente-de-ricardo-jimenez/

Kostoff, S. (1991). *The city shaped. Urban patterns and meanings through history.* Boston, Toronto, London: Bulfinch Press Book, Little Brown and Company.

Krier, R. (1976). *Stuttgart, teoría práctica de espacios urbanos.* Barcelona: Gustavo Gili.

Lacabana, M. y Cariola, C. (2005). *Entre la ciudad global y la periferia en transición. Caracas-valles del Tuy medio.* Caracas: Ediciones Ministerio del Poder Popular para la Ciencia y Tecnología.

Lugo, F. (1995). Ciudad. Pensamiento y ordenanza. *Ciudad*, Revista de la Dirección de Gestión Urbana-Alcaldía de Caracas-Fundarte, p. 34-40, Caracas.

Marcano Requena, F. (1998). Ciudad y Modernidad: balance frente al próximo milenio: la experiencia urbana venezolana. *Urbana*, n° 22, Caracas, Instituto de Urbanismo, UCV.

Marcano Requena, F. (2011). *Las constelaciones de la serpiente y el colibrí. Metáfora del espacio abierto en Caracas.* Caracas: Ediciones FAU, Colección de Ensayos de Postgrado 7. Extraído 17 noviembre 2015. https://issuu.com/fau.ucv/docs/frank_marcano

Marcano Requena, F. (2012). Plan habilitación física de barrios. *Urbana*, n° 39, Caracas, Instituto de Urbanismo, UCV. Extraído 15 de Enero 2017. Disponible en: http://issuu.com/urbanadigital/docs/revista_urbana_39

Márquez, T. (2005). *Una lectura sociológica de la Venezuela actual.* Caracas: Universidad Católica Andrés Bello-Konrad Adenauer Stiftung.

Mata, R. (2016). La escuela de Jairo Ruza vista por Roberto Mata: “Lo que quiero es alejarlos del mal camino”. Prodavinci. Roberto Mata 07/03/2016. Extraído 14 enero 2017. Disponible en: http://historico.prodavinci.com/blogs/la-escuela-de-jairo-ruza-vista-por-roberto-mata-lo-que-quiero-es-alejarlos-del-mal-camino/

Murillo, G.L. (2001). *La recomposición de la ciudad informal; arquitectura moderna y ciudad informal*. España: Ediciones Universidad Politécnica de Valencia,

Negrón, M. (2001). *Ciudad y modernidad 1936-2000: el rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela*. Caracas: Ediciones del Instituto de Urbanismo, Comisión de Estudios de Postgrado, Universidad Central de Venezuela.

Negrón, M. (2015).*Curso Seminario Teorías Urbanas. Metrópolis Fragmentadas.* Doctorado en Urbanismo IU/FAU/UCV, Profesores Frank Marcano Requena y Marco Negrón. Abril 2015.

Peña, M.I. (2008). *El Carmen, sobre la naturaleza del vacío en tejidos urbanos informales.* Caracas: Ediciones FAU, Universidad Central de Venezuela.

Peña, M.I. (2012). *Barrios, sumando y restando*. Disponible en: http://mediodigitalfau.blogspot.com/search/label/MARÍA%20ISABEL%20PEÑA

Peña, M.I. (2015a). Reverse-Gentrification in NYC. *Housing-Projects Re-habilitation after Jane Jacobs' Legacy.* TU Delft, 24-25 May 2016. Holanda.

Peña, M.I. (2015b).Tejidos informales y espacio público en Caracas. Conferencia. Columbia University. GSAAP.29/10/2015. NY

Peñalosa, E. (2003). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Prólogo. Copenhague: Editorial Reverté.

Piñón, J.L. (2001). *La recomposición de la ciudad informal.* 2. C.I.C.I. España: Universidad Politécnica de Valencia.

Quesada Avendaño, F. (2006). *Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina. OEI*, n° 8. Extraído 14 de enero 2017. En: www.oei.es/historico/pensariberoamerica/ric08a03.htm

Ribes Ramírez, M. (2004). *¿Cabemos todos? Los desafíos de la inclusión*. Informe del Capítulo venezolano del Club de Roma. Ediplus Producción, C.A.

Samper, G. (1997). *Recinto urbano, la humanización de la ciudad.* Bogotá, Colombia: Fondo Editorial Escala.

Samper, J. (2014). Violencia urbana, conflicto y crimen en Medellín. Tesis doctoral MIT. Boston. Consultado agosto 2016. www.scielo.org.co/pdf/crim/v58n2/v58n2a03.pdf

Sánchez Taffur, V. (2011).*Estrías urbanas. Intervención en el espacio público. Bulevar el Carmen, Petare. Carola Bravo. Caracas*. Extraído 28 de mayo 2017, de: www.sancheztaffurarquitecto.wordpress.com

Sarmiento, M. (2016). *Cronica.Uno. Caracas mi convive le baja dos a la violencia*. 09 de Marzo de 2106. Revisado febrero 2017, disponible en: http://cronica.uno/caracas-mi-convive-le-baja-dos-a-la-violencia/

Solórzano, L. (2016). Crónica // Petare y un torneo de boxeo que empezó en los puños de una niña. Prodavinci.com, 07/03/2016. Extraído el 28/02/17. Disponible en: http://historico.prodavinci.com/blogs/cronica-petare-y-un-torneo-de-boxeo-que-empezo-en-los-punos-de-una-nina-por-lau-solorzano/

Takano, G. y Tokeshi, J. (2007). *Espacio público en la ciudad popular: reflexiones y experiencias desde el Sur.* Serie Estudios Urbanos Nº 3. Lima, Perú: Sincoeditores.

Últimas Noticias. (2016, 23 de junio). *El boxeo infantil tiene su espacio ganado en Petare*. Caracas.

Villanueva, F. (1995). Apuntes para una historia de la urbanización de la ciudad. En *Caracas: memorias para el futuro.* Roma: Gangemi Editore.

Zaa, J.M. (2017). En el país vivimos una exaltación de la violencia, Briceño León. Diario *El Impulso*, 10/03/17 observatoriodeviolencia.org.ve 13 de marzo 2017

Contactos

misapena13@gmail.com; mip9@columbia.edu; @misa.pena; laciudaddeseadablogspot.com; @ccscity450

TRIENAL DE INVESTIGACIÓN FAU 2017
MEMORIAS
V JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA CARLOS RAÚL VILLANUEVA
XXXV JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE DESARROLLO EXPERIMENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN
50 ANIVERSARIO Y JORNADAS DE INVESTIGACIÓN DEL INSTITUTO DE URBANISMO
http://trienal.fau.ucv.ve
Depósito legal: DC2017002530 / ISBN: 978-980-00-2879-7 / R.I.F.: G-20000062-7
CIUDAD Y SOCIEDAD_CS-20

INFLUENCIAS DE LA INSEGURIDAD SOBRE LA COHESIÓN SOCIAL: REFLEXIONES TEÓRICAS SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Pavelyn Márquez Guerra
Instituto de Urbanismo, FAU.UCV.
pavelyn@gmail.com

RESUMEN

El mundo contemporáneo está repleto de ciudades y pensamos que la ciudad óptima es aquella que genera el contacto entre los ciudadanos, favoreciendo la diversidad y la mezcla. A partir de esta acepción de ciudad, se resalta la importancia del espacio público, en cuyo lugar se materializa la integración y convivencia. A pesar de su relevancia, ciertos problemas vienen atentando en contra de su vocación como facilitador del consenso y la cohesión social. Dentro de los principales problemas que enfrenta la ciudad en general y en particular el espacio público, se puede mencionar la segmentación social, la difusión de la centralidad, la privatización y la inseguridad. En esta oportunidad nos detendremos a pensar la seguridad ciudadana en el espacio público, con la finalidad de comprender sus influencias sobre la cohesión social. Metodológicamente, la indagación se aborda desde una perspectiva cualitativa, cuya intención es comprender, a partir de diversas posturas teóricas, las cualidades y características de la problemática de interés. Los principales temas que se discuten en el desarrollo del artículo son espacio público, seguridad ciudadana, cohesión social y ciudadanía. El proceso de investigación emprendido viene mostrando que la inseguridad favorece el debilitamiento progresivo de la vocación integradora del espacio público, negando la posibilidad del encuentro, la diversidad y la cohesión social. Es decir, la seguridad ciudadana no puede perderse de vista cuando se apuesta por la elaboración de una identidad urbana, lo cual supone pensar que los espacios públicos seguros por sí mismos, visibles, bien comunicados y ampliamente utilizados, si bien la presencia policial es importante, no es el centro para propiciar seguridad.

Palabras clave: espacio público, seguridad ciudadana, cohesión social, ciudadanía.

INTRODUCCIÓN

Enmarcada en la Trienal de Investigación FAU 2017, este artículo se propone reflexionar sobre un tema cuyo carácter es urbano, situación que sugiere la importancia de cavilar sobre el binomio conformado por la ciudad y lo urbano, considerando que tanto la estructura física de la ciudad como las vivencias y relaciones que se tejen entre los seres humanos que la habitan, determinan este binomio. Entendida así la ciudad, el espacio público en particular reviste relevancia en tanto que es el lugar de la ciudad que concentra la mayor posibilidad de diversidad, de encuentro, de negociación y de acuerdos.

La problemática citadina que hoy genera preocupación es la seguridad ciudadana, especialmente por la creciente demanda de la ciudadanía en este particular. En este sentido, pensamos que justificar el interés por este tema pudiera ser redundante, en tanto que preocupa a los distintos actores que hacen vida urbana: al sector público, al privado y a los ciudadanos. Es importante destacar que la seguridad ciudadana es una problemática que afecta la construcción de ciudadanía, así como la cohesión social en el ámbito urbano.

Un aspecto que se considera de vital importancia, para los efectos de la indagación que se plantea, es la relevancia que reviste el espacio público en la ciudad, especialmente por su capacidad para generar encuentro entre usuarios, quienes en la mayoría de los casos son desconocidos. Sin embargo, la actualidad del espacio público se encuentra acosada. Hay, de acuerdo con Jordi Borja (1999), una especie de agorafobia, un asedio o desprecio por los espacios públicos, al extremo de que la población los considera peligrosos y les tiene miedo, porque no protegen ni son protegidos. De esta manera, se consideran las categorías alteridad e identidad como complemento en la comprensión de la cohesión social.

Esta indagación se aborda desde una perspectiva cualitativa, haciendo uso de la revisión documental de los conceptos involucrados en la reflexión: la ciudad y lo urbano, la cohesión social y la seguridad ciudadana.

Resulta oportuno advertir que las reflexiones contenidas en esta ponencia se generan a partir del desarrollo de un proceso de investigación más amplio, enmarcado en la tesis doctoral, titulada “Construcción social de la (in)seguridad ciudadana y formas de alteridad en espacios urbanos de libre acceso: la elaboración de una identidad urbana. Caso: plaza Bolívar de Caracas, municipio Bolivariano Libertador”.

El contenido de la ponencia se organiza en cinco partes fundamentalmente. En primer lugar, se presenta una discusión sobre la ciudad y lo urbano, con énfasis en el espacio público, como marco donde se gestan las demás categorías analizadas. En la segunda parte se presenta la cohesión social, asociada tanto a la identidad como la alteridad. El tercer punto lo constituye la inseguridad ciudadana, asumida en este trabajo como problema que atenta contra la cohesión social. La cuarta parte de la ponencia concentra algunas opciones, producto de las ideas desarrolladas en la investigación, a considerar sobre la ciudad con miras a propiciar seguridad ciudadana, con lo cual se puede fomentar el uso de los espacios públicos, fortaleciendo así el encuentro entre los ciudadanos, la cohesión social y la identidad urbana. Finalmente, se presentan las consideraciones finales y las referencias bibliográficas.

1. LA CIUDAD COMO LUGAR DE ENCUENTRO

La reflexión que en torno a la cohesión social y la seguridad ciudadana se propone en este documento tiene lugar en el espacio urbano. En este sentido es preciso mencionar que el mundo contemporáneo está repleto de ciudades. Tal como lo destaca Lefebvre, “…hoy el fenómeno urbano asombra por su enormidad y complejidad” (Lefebvre, citado en Fadda Cori,

1990, p. 28). Semejante complejidad puede estudiársele desde diversos ángulos, teniendo siempre presente que no puede ser entendida como la suma de edificios y calles sino, "…esencialmente, integrada por los hombres [*sic*] que la habitan" (p. 28). Al respecto, se entiende que ocurre una estrecha relación entre lo físico (la ciudad) y la vida social que tiene lugar en su seno, el uso y la representación (lo urbano). Ambas dimensiones se influyen mutuamente (*cfr*. Silva, 2006).

La principal característica de lo urbano es la diversidad de valores, de sentido, de costumbres, de relaciones, marcadas todas por una vasta complejidad. Conviene mencionar que desde este espacio pensamos que la ciudad ideal es aquella que promueve el contacto entre los ciudadanos, favoreciendo la mezcla de la diversidad mencionada, materializando la integración y la convivencia; en suma, aquella que genera la cohesión social.

Desde esta perspectiva "…lo urbano consiste en una labor, un trabajo de lo social sobre sí: la sociedad 'manos a la obra', produciéndose, haciéndose y luego deshaciéndose una y otra vez, empleando para ello materiales siempre perecederos" (Delgado, 1999, p. 25). En esta misma dirección, Augé (2001) acota el término sobremodernidad, para explicar la toma de poder que realizan los factores de la modernidad, tal como era concebida en el siglo xix: una aceleración de la historia, un estrechamiento del espacio y una individualización de los itinerarios o de los destinos. En todo caso, insiste el autor que "...la sobremodenidad afecta simultáneamente a nuestras representaciones del espacio, a nuestra relación con la realidad y a nuestra relación con los demás" (Augé, 2001, p. 115).

Para Borja y Muxí (2000), la diversidad y el intercambio son las dimensiones fundamentales de la vida urbana, en razón de lo cual la "ciudad" es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, la que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional y social, la que multiplica los espacios de encuentro" (p. 16).

En todo caso, al asumir la ciudad como el espacio de la heterogeneidad y de las relaciones, hace pensar en el papel determinante que juega el espacio público, en tanto organizador de la vida colectiva. Como consecuencia, es necesario entender que el espacio público es uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía, especialmente porque permite reconstruir el derecho a la asociación, la identidad y la polis. Este asunto interesa destacarlo de manera especial, ya que el derecho al espacio público implica el respeto a la existencia del derecho del otro al mismo espacio. Es decir, el espacio además de comportarse como lugar de encuentro, debe también propiciar la tolerancia, que no es otra cosa que una pedagogía de la alteridad (*cf*. Carrión, 2007).

Vale la pena destacar, desde el planteamiento de Vicherat (2007), que el espacio "…es, por excelencia, el medio del que se vale la experiencia individual y colectiva para materializar sentimientos de pertenencia e identidad (…), capaz de dotar de sentido tanto la vida de sujetos e individuos aislados, como su vida en común" (p. 60).

En suma, el espacio público es lugar propicio para el surgimiento de nuevas solidaridades, para que se lleven a cabo las fiestas, para disfrutar del tiempo libre, para entablar una discusión política, para disfrutar el teatro callejero. Es también un buen sitio para reflexionar antes de tomar algunas decisiones, para discutir y confrontar, para leer, para esperar, para soñar. En el siguiente apartado se revisa con detenimiento este asunto de las relaciones, las interacciones a propósito de profundizar en la cohesión social urbana.

2. LA COHESIÓN, LA IDENTIDAD Y LA ALTERIDAD URBANA

Para adentrarnos en la discusión sobre cohesión social, tal como lo destaca Cárdenas y Cortés (2015), Durkheim utiliza el concepto de cohesión social como parte de una solución

propia a la pregunta heredada de la filosofía social clásica sobre las condiciones o factores que favorecen o impiden la unión entre los individuos que conforman una sociedad. Es justamente el trabajo de Durkheim el que sienta las bases para el tratamiento sociológico de la cohesión social. A partir su obra surgió en la literatura pertinente una línea de continuidad que se enfoca en resolver las mismas preocupaciones que dieron origen al concepto de cohesión social, en la que se encuentra la obra del sociólogo estadounidense Talcott Parsons. Vale la pena mencionar que en la obra de Parsons, el concepto cohesión social experimenta transformaciones; una de las más importantes es la sustitución por el de integración social y, en segundo lugar, se subsume el núcleo problemático del concepto (o de integración) a lo que él mismo denominó el problema del orden, que cuestiona, en términos abstractos y formales, los factores que posibilitan la existencia de la sociedad.

Visitadas las dos principales bases que fundamentan el concepto, es oportuno advertir que sobre cohesión social no hay un concepto unívoco, sin embargo, es posible mencionar algunos de los elementos implícitos en su definición (Mora Salas, 2015):

Inclusión e igualdad: referido fundamentalmente a la importancia de garantizar igualdad de oportunidades a toda la ciudadanía, a fin de evitar dinámicas de ruptura social que erosionan e imposibilitan su cohesión. En este sentido, es importante destacar que la cohesión social está intrínsecamente relacionada con las instituciones económicas, pero va más allá de la esfera laboral y económica, supone la existencia de un sistema de protección social capaz de garantizar seguridad y apoyo a todas las personas ante la vulnerabilidad y la existencia de riesgos, situaciones o necesidades específicas. Este asunto nos interesa particularmente por las vinculaciones que se establecen en esta indagación entre cohesión y seguridad ciudadana.

Legitimidad: En este componente se reconoce la acción estratégica de las instituciones (tanto públicas como privadas) en tanto mecanismos o espacios de intermediación que aseguran las «conexiones» entre los individuos.

Participación: Tiene que ver con la incorporación de los ciudadanos en las cuestiones públicas (que en este enfoque no solo son las gubernamentales). La falta de incentivos y de motivaciones para la participación ciudadana suele considerarse una amenaza a la cohesión social. Para la consideración de este aspecto interesa destacar nuevamente la relevancia del espacio público en la generación de condiciones para que las personas gestionen la solución de problemas que les atañen.

Reconocimiento: Referido a la mediación positiva de las diferencias identitarias, religiosas, culturales, políticas, étnicas, de valores y de cualquier otro tipo por las que se caracteriza la sociedad. Los ciudadanos que perciben que los otros los aceptan y reconocen, contribuyen a la cohesión social; esta se ve amenazada, por el contrario, por las diversas prácticas de rechazo e intolerancia, así como por esfuerzos excesivos por la unanimidad o la homogeneidad sociales.

Pertenencia: Da cuenta de la posibilidad de conexión social, lo cual implica compartir valores y compromisos básicos. En la ciudad, el aislamiento entre algunos individuos y grupos sociales puede representar una amenaza a la cohesión. En el marco de las inquietudes que motorizan este documento, se hace un llamado de atención acerca del impacto negativo que puede tener el sentimiento de inseguridad, en tanto genera la necesidad de aislamiento sobre la cohesión social.

Los elementos mencionados muestran que el concepto cohesión social se encuentra estrechamente vinculado a los factores sociales que mantienen unida a la sociedad. En este sentido, se considera pertinente asociar a esta discusión el tema de la identidad y la alteridad, como categorías teóricas que ampliarán la noción que se maneja de cohesión social.

Por su parte, la alteridad, proviene del latín *alter*, el "otro", considerado desde la posición del "uno", es decir, del yo; es el principio filosófico de alternar o cambiar la propia perspectiva por la del "otro". Como lo menciona Amodio (s/f), al revisar la obra de Marc Augé, titulada *Dios como objeto, símbolos-cuerpos-materias-palabras* que, en el asunto de la identidad, el sistema simbólico funciona en cuanto es relación; ocurre que la materia que pretende ser interrogada provoca al interrogante, lo cual constituye un desafío a pensar la otredad. Esta situación representa la paradoja del ser social: para encontrarse a uno mismo es necesario encontrar a los otros.

Al respecto, Schütz (1972) sugiere que el mundo social no es homogéneo, al contrario, viene dado por un complejo sistema de perspectiva. En este marco, el autor introduce las dificultades de que el yo pueda definirse en ausencia del otro, porque aunque parezca paradójico, el otro siempre está disponible, mientras que para pensar el yo, es necesario volcar deliberadamente la atención sobre mí mismo. Apunta de la misma manera que la referencia que significa el otro para el yo viene dada por la proximidad que caracterice la relación. Es la proximidad o la lejanía la que define la relación del nosotros con los otros, es

Resulta de interés para esta investigación resaltar que la identidad puede, por un lado, fortalecer la cohesión social, es decir, puede aglutinar a un grupo de individuos para dotarlo de una visión colectiva compartida; por otro lado, la identidad puede ser fuente de intolerancia y conflicto, puede generar expresiones de discriminación, etnocentrismo, racismo y heterofobia.

Es importante mencionar con Amodio (2006), los elementos que "…representan el contexto en el cual se desarrolla la vida social de los individuos, constituyendo su horizonte cultural y determinando sus prácticas sociales y su identidad" (p. 64), a saber: la memoria histórica, el imaginario social, las representaciones culturales, los saberes, las normas. Pensamos que estos elementos identitarios se relacionan estrechamente con las posibilidades de potenciar la cohesión social.

3. LA INSEGURIDAD CIUDADANA ATENTA CONTRA LA COHESIÓN SOCIAL URBANA

Aún en el reconocimiento de la importancia que reviste la ciudad en general y particularmente el espacio público en la construcción de ciudadanía, en la generación de una identidad urbana y en la cohesión social, actualmente la ciudad experimenta un notable proceso de disolución. Por un lado tiene que ver con la urbanización desigual y el debilitamiento o especialización de los centros; por otro lado, con la fragmentación, es decir, la exasperación de algunos supuestos funcionalistas, y finalmente, con la privatización, lo cual la genera guetos según clases sociales, desde los condominios de lujo hasta las favelas o similares, acompañado de la sustitución de las calles, las plazas y los mercados por centros comerciales.

En suma, desde la postura de Borja y Muxí (2000),

> …la deformación del urbanismo funcionalista combinando zonificación y privatización es la caricatura perversa del movimiento moderno, crea una nueva imagen de la "ciudad emergente" en la que las piezas, los "productos", la arquitectura de los objetos-mercadería, sustituyen la ciudad del intercambio y de la diversidad. La ciudad fragmentada tiene tendencia a ser una ciudad físicamente

> despilfarradora, socialmente segregada, económicamente poco productiva, culturalmente miserable y políticamente ingobernable. Es la negación de la ciudad, que en la práctica niega el potencial de las libertades urbanas, la promesa de justicia y los valores democráticos (p. 15).

Un elemento cobra especial relevancia en este proceso de disolución; se trata de la seguridad ciudadana, ya que como se asomó en líneas anteriores, contribuye a debilitar progresivamente la ciudad en tanto comunidad de encuentro (Guerrero Valdebenito, 2006). De acuerdo con Máximo Sozzo (2000), la concepción de seguridad urbana alude a un carácter ambiguo, es decir, es seguridad urbana el "problema objetivo" de ser víctima de un delito y es seguridad urbana el "problema subjetivo" de la sensación personal y colectiva de temor con respecto a ser víctima de un delito o incivilidad (miedo al delito y pánico social con respecto al delito).

Los impactos de la inseguridad pueden analizarse a partir de tres dimensiones vinculadas al desarrollo humano: la dimensión individual, la dimensión social y la dimensión institucional. Los impactos que ocurren en una dimensión pueden afectar otros ámbitos, tanto individuales como colectivos. Por ejemplo, los hechos de violencia y delito que impactan a nivel individual, pueden generar secuelas en la confianza interpersonal, el tejido social y la percepción de las personas sobre la capacidad de las instituciones democráticas de proveer seguridad ciudadana.

De esta manera, como lo destaca Sepúlveda Swatson (1998), ante el sentimiento de inseguridad, "…las personas se encierran en sus hogares y abandonan paulatinamente el espacio público, con lo cual éste se convierte en lugar de nadie, fértil al florecimiento del delito" (Sepúlveda Swatson, 1998: Boletín en línea). Es decir, la inseguridad puede suscitar cambios en el uso que la gente hace de la ciudad, siendo el primer efecto el desincentivo del uso de las calles y espacios públicos, generando la tendencia a hacerlos privados y limitando las posibilidades del pegamento social entre los ciudadanos.

En este mismo sentido, se puede destacar que el miedo a la inseguridad que experimentan los ciudadanos también se concreta en el incremento de las medidas de seguridad en las zonas residenciales: alarmas, vigilancia privada, animales entrenados y mayor presencia policial (*cf.* Laub, 2007).

Resulta interesante la doble lectura que ofrece el PNUD (2014) sobre la relación de la (in)seguridad con la forma y la estructura de la ciudad. Por un lado, la inseguridad ciudadana se nutre del deterioro y el mal diseño de los espacios públicos, así como de los problemas de localización, de accesibilidad e incluso de la falta de iluminación y de la mala calidad de la infraestructura urbana y la planificación. Por otro lado, la inseguridad afecta el espacio público y, así, los espacios públicos vacíos o violentos dificultan su apropiación por parte de la comunidad. Como resultado, en ambos casos, ocurre una afectación negativa en la convivencia social, impregnada de miedo al otro.

Sucede, en palabras de Claudia Laub (2007), que "…el miedo genera aislamiento y la vida social queda reducida a la mínima expresión. La ciudad se transforma en un lugar de habitación y no de vida" (p. 53). En este contexto, el espacio público es solo el lugar de paso y la dinámica urbana se limita a la circulación: se trata de llegar, de no detenerse; de circular, no de ambular. En consecuencia, la posibilidad de contacto entre las personas se reduce, cobrando importancia las prácticas de reclusión en espacios íntimos y solo los jóvenes conservan vivos algunos lugares de la ciudad para trasladarse y reunirse fuera de lo privado.

En otro extremo, resulta importante destacar que la inseguridad impacta de manera negativa sobre la estabilidad democrática. Como explica Laub (2007), cuando el ciudadano se siente

acosado por el miedo cuestiona la razón de ser del Estado y pone en peligro la vigencia del sistema. Dentro de esta perspectiva, se destaca que frente al temor a la inseguridad

> …aumenta la tolerancia de los ciudadanos a la ruptura de la legalidad para enfrentar la inseguridad. La inseguridad pone bajo tensión el respaldo de la ciudadanía al Estado de Derecho, con la demanda de respuestas rápidas y efectivas, y la aplicación de medidas rigurosas contra los delincuentes, aunque éstas se traduzcan en restricciones de los derechos, el incremento de atribuciones policiales y, en algunos casos, violaciones de derechos humanos" (PNUD, 2014, p. 100).

4. PISTAS PARA HACER FRENTE A LA INSEGURIDAD Y FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL

Las reflexiones objeto de la ponencia revelan una relación de correspondencia entre (in)seguridad ciudadana y cohesión social, en razón de lo cual se identifica la importancia de comprender que cuando se apuesta por la elaboración de una identidad urbana, es necesario potenciar el uso del espacio público, especialmente porque es en este lugar donde los ciudadanos se encuentran, cuestionan los desatinos del Estado, se aventuran a plantear soluciones a los problemas. En este sentido, potenciar el uso del espacio público implica, entre otras acciones, optimizar las condiciones de seguridad, mejorando el hábitat (iluminación, aseo, mobiliario urbano) y haciendo frente a los actos delictivos. En el marco de estas acciones es preciso reconocer que la seguridad ciudadana no reposa exclusivamente sobre el Estado, sino que es una responsabilidad de todos los habitantes; es una acción colectiva donde todos los actores tienen responsabilidad.

Se piensa que al disminuir la sensación generalizada de inseguridad en tanto factor de miedo social, es posible devolver al ciudadano el apego a lo público. En este sentido, es de vital importancia considerar que cuando se permite que la ciudad esté compartimentada, en este caso por razones de seguridad, una de las principales consecuencias es el temor al espacio público.

Pensada así la importancia del encuentro, de la alteridad, de la solidaridad, es preciso considerar que si bien la presencia de gente en la ciudad parece representar la mayor fuente de seguridad de las personas, paradójicamente también puede ser la causa más común de los miedos urbanos. Es decir, se tiene temor del otro, del diferente, y en este caso surgen las etiquetas sociales que exacerban estos miedos: los jóvenes, los de cabello de un estilo particular, los que llevan morral, los que usan zapatos deportivos, etc. Esto último es indispensable considerar especialmente cuando el interés es la identidad colectiva y la cohesión social.

Pensamos que la calidad, multiplicación y accesibilidad de los espacios públicos pueden contribuir a la creación de ciudadanía; de manera que su privatización se puede convertir en un factor de ruptura del entorno social. El espacio público es un instrumento fundamental para la socialización de la vida urbana. Los proyectos y la gestión de las áreas públicas y los equipamientos colectivos representan a la vez una oportunidad de producir ciudadanía y una prueba del grado de desarrollo. La negación de la ciudad es precisamente el aislamiento, la exclusión de la vida comunitaria, la segregación de espacios y ciudadanos.

CONCLUSIONES

En respuesta al objetivo planteado para la presente ponencia, en esta oportunidad nos detendremos a pensar la seguridad ciudadana en el espacio público, con la finalidad de comprender sus influencias sobre la cohesión social.

La relación que se revela entre la seguridad ciudadana y la cohesión social insinúa la necesidad de comprender que cuando se apuesta por la elaboración de una identidad urbana es necesario potenciar el uso del espacio público, especialmente porque es en este lugar donde los ciudadanos se encuentran, cuestionan los desatinos del Estado, se aventuran a plantear soluciones a los problemas. En este sentido, potenciar el uso del espacio público implica, entre otras acciones, optimizar las condiciones de seguridad, mejorando el hábitat (iluminación, aseo, mobiliario urbano) y haciendo frente a los actos delictivos. En el marco de estas acciones es preciso reconocer que la seguridad ciudadana no reposa exclusivamente sobre el Estado, sino que es una responsabilidad de todos los habitantes; es una acción colectiva donde todos los actores tienen responsabilidad.

A manera de conclusión, se destaca la importancia de favorecer condiciones de seguridad en la ciudad, con lo cual se potencian actitudes de cooperación y solidaridad entre los ciudadanos. De esta manera, la ciudadanía estará en disposición de tomar parte en los asuntos de interés público, es decir, ejercer la participación ciudadana para optimizar sus condiciones de vida.

En virtud de estas constataciones, resulta evidente la importancia de transformar las ciudades en centros generadores de cohesión social, convirtiéndolas en espacios de realización de las personas como tales y también en cuanto ciudadano y trabajadores. Esto implica la involucración comprometida y concertada de los diferentes actores de la ciudad (públicos, privados y comunitarios) bajo el liderazgo democrático y visionario de su gobierno, a fin de discernir y encontrar las mejores rutas y formas para el avance continuo del bienestar de la población y de la capacidad de las economías a través de procesos de restructuración tecnológica y productiva, del gobierno democrático, del funcionamiento general de la sociedad y de la optimización de los servicios básicos (como los de saneamiento, salud y educación).

Desde esta perspectiva, la ciudad debe verse y entenderse no solamente como un espacio físico, sino también como un espacio político, en cuya gestión y desarrollo la participación ciudadana desempeña un papel fundamental a la hora de definir las estrategias para enfrentar y solucionar los problemas, así como para desplegar las potencialidades de la ciudad en función de los derechos y calidad de vida de sus habitantes. El derecho a la ciudad y la ciudad con derechos deben erigirse en una realidad concreta, medible y construida con la ciudadanía.

En suma, los asuntos que se vienen mencionando sugieren que el miedo a la inseguridad que experimentan los ciudadanos representa una amenaza a la cohesión social, puede contribuir paulatinamente a que los ciudadanos se paralicen, dejen de relacionarse con los otros que no le son próximos a sí mismos, a quienes lejos de reconocerlos, los niegan, son etiquetados como peligrosos a partir de esquemas tipificadores. Por ejemplo, cuando la inseguridad apremia, una de las consecuencias más comunes y nefastas es el abandono del espacio público, espacio para el encuentro. En tal sentido, se debilitan las posibilidades de discusión natural entre los ciudadanos, con lo cual se reducen las posibilidades de ejercer la participación ciudadana en los asuntos de interés común.

REFERENCIAS

Amodio, Emanuele (2006). *Cultura, comunicación y lenguajes.* Caracas: Iesalc-Unesco. Serie: Desarrollo del Lenguaje y la Comunicación Nº 1.

Amodio, Emanuele (s/f). Marc Augé, Dios como objeto, símbolos-cuerpos-materias-palabras. Disponible en: http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/23104

Augé, Marc (2001). *Ficciones de fin de siglo*. Barcelona, España: Gedisa.

Borja, Jordi (1999). Los desafíos del territorio y los derechos de la ciudadanía. En: *Seminario Internacional El Renacimiento de la Cultura Urbana Frente a la Globalización: Ciudades con Proyecto*, España, 29 y 30 de junio de 1999.

Borja, Jordi y Muxí, Zaida (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya.

Cárdenas, María y Fernando Cortés (2015). *Cohesión social: balance conceptual y propuesta teórico- metodológica.* México: Coneval.

Carrión, Fernando (2007). Espacios públicos y construcción social: aproximaciones conceptuales. En Segovia, Olga (Ed.). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Chile: Ediciones Sur.

Delgado, Manuel (1999). *El animal público*. II edición. Barcelona, España: Editorial Anagrama.

Enríquez Villacorta, Alberto y Sáenz, Carlos M. (2012). *Estrategias de ciudad y cohesión social loca*l. Barcelona: Programa Urb-Al III.

Fadda Cori, Giulietta (1990). *La participación como encuentro: discurso político y prácticas urbanas.* Caracas: Fondo Editorial Acta Científica de Venezuela, UCV.

Guerrero Valdebenito, Rosa María (2006). Nosotros y los otros: segregación urbana y significados de la inseguridad en Santiago de Chile. En Alicia Lindón, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hiernaux (Coords.). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. México: Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana.

Laub, Claudia (2007). La ciudad, los miedos y la reinstauración de los espacios públicos. En Segovia, Olga (Ed.). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Chile: Ediciones Sur.

Mora Salas, Minor (2015). *Cohesión social: balance conceptual y propuesta teórica metodológica*. México: Coneval.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2014). *Informe Regional de Desarrollo Humano, 2013-2014. Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina*. México: PNUD.

Schütz, Alfred (1972). *Fenomenología del mundo social*. Buenos Aires: Paidós.

Sepúlveda Swatson, Daniela (1998). Hacia una definición de indicadores de seguridad residencial. *Boletín INRI,* nº 34, agosto 1998, Chile [Documento en línea]. Disponible: http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/234/756

Silva, Armando (2006). *Imaginarios urbanos.* Colombia: Editorial Tercer Mundo.

Sozzo, Máximo (2000). Seguridad urbana y tácticas de prevención del delito. *Revista Cuadernos de Jurisprudencia y Doctrina Penal*. Ad-Hoc, N. 10, Buenos Aires.

Vicherat, Daniela (2007). ¿Qué tienen en común la identidad, el espacio público y la democracia? En Segovia, Olga (Ed.). *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía.* Chile: Ediciones Sur.

ÍNDICE DE AUTORES

Águila, Idalberto [TC-05]
Alezard, Erika [CS-11]
Bolívar, Zulma [CS-09] [CS-18]
Capra Ribeiro, Fabio [CS-06] [CS-07]
Caricatto, Javier [TPA-10]
Casique Torres, Jorge Luis [AS-02]
Castellano, César [AS-07]
Cedres, Sonia [TPA-03]
Chacón, José Luis [TPA-07]
Chávez, Moisés [HP-01]
Collell Schnaidt, María Eugenia [CS-10]
Criollo, Cruz [CS-18]
D´Hers Del Pozo, Manuel [CS-01]
Dávila, Yunitza [CS-18]
Delgado-Linero, Manuel Gerardo [CS-13]
Díaz, Heidelyn [HP-13]
Fato Osorio, Ana Elisa [HP-06]
Fermín, Ramón [TPA-09]
Ferrer y Arroyo, Mercedes [AS-03]
García Alcaraz, Teresa [CS-04]
Gómez, Nersa, [AS-03]
González Casas, Lorenzo [HP-03]
González Herrera, María Zuleny [IRG-01] [IRG-02]
González, Alejandra [TC-04]
Hernández, Beatriz [AS-01] [AS-05]
Hernández, Beverly [AS-05] [TC-03]
Hernández, María Elena [TPA-11]
Higueras, Ester [AS-03]
Lameda Luna, Hernán [HP-08]
Landa, Izaskun [HP-07] [HP-14]
Loges, Sigfrido [TC-02]
López, Pedro [HP-04]
Machado Gámez, Rafael Juan [CS-16]
Marín Castañeda, Orlando [HP-03]
Marinilli, Angelo [TC-01]
Márquez Guerra, Pavelyn [CS-20]
Mena, Aliz [CS-05]
Mendoza Andrade, Yelitza [CS-15]
Meza Suinaga, Beatriz [HP-02]
Millano, Ismar [HP-04]
Montilla, Ángel Domingo [TPA-04]
Moreno Troconis, Viviana [CS-03]
Morúa, Argentina [CS-17]
Naranjo, Nathalie [CS-12]
Olaizola, Carlos [TPA-02]
Padrón Chacón, Carlos [AS-04]
Peña, María Isabel [CS-19]
Pérez Gallego, Francisco [HP-10] [HP-11] [HP-12]
Pérez Valecillos, Tomás [AS-07]
Polito, Luis [TPA-06]
Prato Vicuña, Ramiro [CS-02]
Ramírez, Eliana [AS-05]
Rangel G, Yoisy C. [AS-01]
Rauseo, Newton [CS-08]
Rivero, Blanca [HP-09]
Suarez Acosta, Javier [HP-05]
Tavera, Cristhian [CS-09]
Torres Mier y Terán, Hilda [CS-14]
Urdaneta Troconis, Carlos [AS-06]
Urdaneta Troconis, Carlos [CS-09]
Vásquez-Ortega, Manuel [TPA-05]
Vera Paparoni, María [TPA-08]
Villalobos, Eugenia [AS-01] [TPA-01]
Yacot, Isabel [CS-06]

Este libro de Memorias de la Trienal FAU 2017 se terminó de editar en la ciudad de Caracas, entre los meses de diciembre de 2017 y enero de 2018.

Para su composición se usaron familias y subfamilias de las fuentes tipográficas Futura y Arial; se diagramó en páginas de tamaño carta.

El imagotipo de la FAU.UCV fue diseñado por Eduardo López y Lucas García (Metaplug, 2004). El de la Trienal FAU, por Pedro Luis Hippolyte (Ediciones FAU UCV, 2011).

Se realizó completa y exclusivamente en versión digital, de libre acceso y disponible para descarga gratuita desde los portales digitales de la FAU UCV y de Saber UCV