

DISEÑO URBANO



cuadernos unimetanos



UNIVERSIDAD
METROPOLITANA

Enseñando el camino

VICE RECTORADO ACADÉMICO
DECANATO DE DESARROLLO ACADÉMICO

Órgano de divulgación académica
Año 1 / No.4 / Junio de 2005



cuadernos unimetas

EDITORIAL

“Hacer ciudad es hacer política y viceversa.” Esto lo escribí recientemente en la prensa nacional. Política y ciudad son términos indisolubles que provienen desde la antigua Grecia; así lo indica Nancy Requena en este número de Cuadernos Unimetas: “La ‘polis’ era la ciudad soberana, autónoma y cuyo espacio reflejaba la organización institucional...No se podía ejercer la ciudadanía, la política, fuera de los espacios de la ciudad; el ciudadano y la ciudad estaban estrechamente vinculados.” Y así, partiendo desde esa antigua civilización, Jaime Méndez nos conduce hacia la “telépolis”, término que incorpora el ejercicio ciudadano en su propia definición.

Carlos Itriago reflexiona sobre memoria y política urbana, refiriéndose a ella como “la acumuladora del espesor de la historia”, en la cual habita la convivencia social como reflejo de la política; la ciudad, es el lugar donde se desarrolla y se cultiva la memoria.

David Gouverneur y Ximena Samper nos hablan de buena y mala política, concebida como el arte de gobernar la ‘polis’, relacionándola con las capacidades gerenciales y visionarias de sus gobernantes en Venezuela y Colombia. Luis Terife, en referencia al viraje de la capital colombiana, destaca la importancia que ha tenido el entendimiento de la globalidad e interdependencia de las variables urbanas, para lograr una gestión efectiva.

En “Conversaciones con Ferrero Tamayo” nos adentramos al pasado reciente de Caracas, a conocer detalles de quienes hicieron ciudad bajo dos regímenes políticos, la dictadura y la democracia. Asimismo, Joaquín Casariego y Elsa Guerra nos narran el impacto que sufrieron las ciudades españolas en la transición entre un régimen político y otro. Graciela Flores de Gabaldón nos ilustra la incidencia que ejercen políticas dirigidas a la vivienda, y la importancia que tiene colocarlo en contexto del hábitat urbano.

Cabría preguntarnos nuevamente ¿Es la ciudad un producto político? Sí lo es, pero no es un proyecto político, es todos los proyectos ideados y ejecutados bajo los distintos sistemas políticos en su historia. Es a su vez la arena donde se gesta, se ejerce y se representa la política. No es un libro abierto, es un hipertexto accesible al lector dispuesto a leerlo y entender eventos para comprender al hombre en sociedad.

El convivir construye y se construye en lo que hoy denominamos ciudades. Aunque la política es sólo una de las expresiones culturales del ser humano, hoy más que nunca ciudad y política se unen para formar cultura ciudadana.

Dr. Oscar Grauer

Coordinador

Maestría en Diseño Urbano

CONTENIDO

Conversación con Gustavo Ferrero Tamayo

Carla Urbina

2

La ciudad: Un conjunto indisoluble

Luis Terife

11

El ágora de hoy

Jaime Méndez

12

Calidad de vida en una Bogotá nueva

Ximena Samper de Neu

13

Visión urbana y liderazgo político

David Gouverneur

20

El cambio de la Dictadura a la Democracia en España

Joaquín Casariego / Elsa Guerra

24

Vivienda y desarrollo sustentable

María Graciela Flores de Gabaldón

33

Memoria creativa y políticas urbanas

Carlos Teodoro Itriago Pels

39

Reflexiones de un ciudadano

Nancy Requena

46

CONVERSACIÓN CON:

Gustavo Ferrero Tamayo

▶ **Carla Urbina**

Edición de texto y relatoría.

Profesora Maestría en Diseño Urbano Universidad Metropolitana

Protagonista del urbanismo moderno en Venezuela

OSCAR GRAUER / MODERADOR

El 17 de febrero del 2005 en el Auditorio Julio Sosa Rodríguez de la Universidad Metropolitana, tuvimos una conversación pública con Gustavo Ferrero Tamayo. Arquitecto egresado de la Universidad Nacional de Colombia, formó parte de la directiva de la Comisión Nacional de Urbanismo, de la Corporación Venezolana de Guayana y del Centro Simón Bolívar.

El arquitecto Ferrero Tamayo ha sido partícipe en los cambios de la ciudad moderna. Sus reflexiones definen los misterios que hay detrás de la ciudad de hoy.

Oscar Grauer: Su trayectoria profesional se inicia en la década de los cincuenta. En ese entonces, Caracas comienza a recorrer el camino de la modernidad. La modernidad entendida como el movimiento surgido de los preceptos del CIAM, siendo Le Corbusier su abanderado.

Nuestro deseo es que comparta sus recuerdos de aquel momento y nos ayude a recorrer la historia. En ese sentido, le pregunto: ¿Cuál era el sentimiento generalizado en ese entonces en Caracas?, ¿Cuáles fueron las fuentes de inspiración para ese sueño que se planteaba para la capital?, ¿Fue una decisión consciente por parte de la dirigencia política, o de la profesional, o más bien, una combinación de ambas?, ¿Qué es lo que hizo que este país y Caracas en particular, abordaran la modernidad de una manera que quizás ninguna otra ciudad del mundo lo hizo?, ¿Por qué Venezuela y Caracas se enrumbaron por ese camino?, ¿Cómo y por qué del Plan Rotival para modificar Caracas en 1939?

Gustavo Ferrero Tamayo: Yo quisiera antes de contestar tu pregunta, intervenir y mencionar a dos personajes que están vinculados con la conversación. El primero es Julio Sosa Rodríguez que es el nombre que lleva esta aula. Él fue un urbanizador exitoso, un buen amigo mío y creador de las urbanizaciones La Floresta (donde está la Estancia), Chuao y Club de Campo.

Ahora voy a mencionar sólo Chuao porque allí hicieron unas obras de ingeniería muy importantes. Las Mercedes, la quebrada de Baruta y el río Guaire, inundan Chuao, que está protegido hoy por un dique marginal que uno no puede ver (han hecho un estacionamiento allí). La quebrada de Baruta todavía inunda las Mercedes. Ese fenómeno seguramente lo había conocido Julio Sosa. En Chuao él hizo un movimiento de tierra que no se nota ni se sabe, se elevó Chuao un metro cincuenta “toda la urbanización”.



Conversaciones con:



Gustavo Ferrero Tamayo
Protagonista del urbanismo moderno en Venezuela

Trajo la tierra de las colinas, de manera que Chuao no se inundara. Decir eso en el aula que lleva su nombre es muy importante para mí en un ambiente donde hay gente relacionada con el urbanismo.

El otro personaje es Rotival. Oscar me tradujo aquí un párrafo de Maurice que lo retrata: “vemos la verdadera vocación de Maurice Rotival como profesor, quien con una libreta y una caja de creyones puede transmitirle a su audiencia un conocimiento claro de un país lejano o una visión del futuro de su propia comunidad”. Aquí hay un resumen muy claro de lo que era él: un maestro.

Él vino aquí en el año 39 y luego regresó cuando se creó la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), luego fue asesor de la CNU con visitas periódicas a posteriori, en los años 50s. Pero le tocó actuar con un grupo de gente joven (para la época) como eran Juan Vegas, Julián Ferris, Jorge Romero y Carlos Guinand. Él tenía vocación de maestro, siempre andaba enseñando. Más que enseñando a dibujar, más que diseño urbano, enseñando a pensar. La mejor enseñanza era esa, lo enseñaba a uno a pensar antes de diseñar.

Vamos ahora a la pregunta, sólo quería cumplir con este par de personajes que están relacionados con la conferencia

Yo no fui partícipe ni del Plan Rotival, ni de la creación de la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), así que ¿qué ambiente tenía Caracas en el año 39? No sé, yo estaba muy joven.

Un grupo de hombres se reunieron e hicieron el decreto de la CNU. Delgado Chalbaud muy amigo de Rotival, Carlos Raúl Villanueva y Rotival, junto con Manuel Pérez Guerrero decretaron y lograron que se creara la CNU.

El gobernador Mibelli trajo cuatro franceses: Rotival, Prost, Lambert y Wegestein. Lambert y Rotival volvieron luego.

Rotival no era arquitecto, no era urbanista, Rotival era ingeniero. Llegó a ser Coronel de aviación y estudió algo de leyes, economía y finanzas. Por eso es que a mí me parece que el plan hay que seguir llamándolo Rotival. Pero, me da la impresión que ese plan era de Prost que era el maestro que le enseñó urbanismo a Rotival, y que Lambert fue el diseñador porque él era un arquitecto de Bellas Artes.

Con esa duda yo creí que el plan de Rotival había sido dibujado en Francia y traído a Caracas. Entré con esa preocupación y Armando Scannone me dice “tienes que ir a hablar con alguien antes de que se mueran porque todo el mundo se está muriendo”. Entonces me fui a buscar a Vegas que era uno de los miembros de la CNU, probablemente supiera. Alcancé a llegar a su velorio, la previsión se cumplió. Pero allí me encontré con Alfredo Rodríguez Amengual (muy ligado a todo lo que es urbanismo porque es el fundador del banco de Eugenio Mendoza), y resulta que llegué a puerto, porque él y Pedro Pablo Aspúrua fueron los dos dibujantes del Plan Rotival de la revista del año 39. Entonces me confirmó que Rotival había estado aquí en esa época y que los dibujos no fueron hechos en París sino en Caracas.

OG: Dado que el Plan Rotival precedió a la CNU, ¿recuerda la razón para la creación de esta comisión? ¿Para qué se crea en ese momento? ¿Háblenos de su experiencia a partir de su entrada en la CNU y qué se hizo en ese entonces? Seguramente

Las Mercedes, la quebrada de Baruta y el río Guaire, inundan Chuao, que está protegido hoy por un dique marginal que uno no puede ver (han hecho un estacionamiento allí). La quebrada de Baruta todavía inunda las Mercedes. Ese fenómeno seguramente lo había conocido Julio Sosa. Entonces en Chuao él hizo un movimiento de tierra que no se nota ni se sabe, pero el elevó Chuao un metro cincuenta “toda la urbanización”. Trajo la tierra de las colinas, de manera que Chuao no se inundara.

esta comisión impulsó la modernidad caraqueña. Al inicio de la década de los cincuenta, se construía –por decir algo emblemático– la Universidad Central de Venezuela y el Centro Simón Bolívar.

GFT: Es correcto digamos. El ámbito de la CNU era de todo el país. Se hizo para hacer planos reguladores para cada ciudad. Se hicieron en la época en la que yo estuve de director, siete planes reguladores.

Pero los verdaderos creadores del Plan fueron Villanueva, Martínez Olavarría y Rotival.

OG: Probablemente era para llenar un vacío, viendo que Venezuela se enrumbaba por un camino de desarrollo, ¿no?

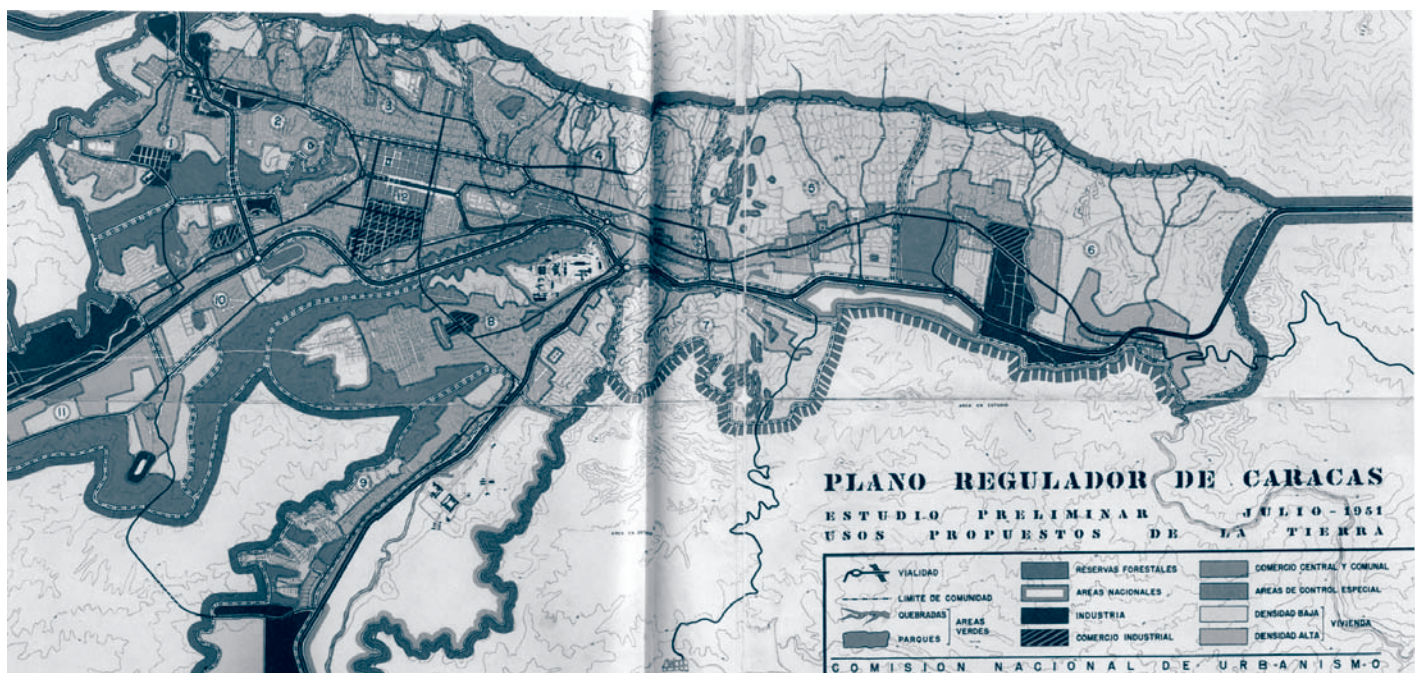
GFT: Había un ambiente como presupones tú y como especulo yo, para que apareciera la CNU.

OG: Cuando habla de “ambiente”, me surgen unas preguntas: ¿Era Caracas, en ese entonces, una ciudad congestionada? ¿Cree que la Comisión surge por reacción a problemas que ya estaba confrontando Caracas? ó ¿es más bien un planteamien-

to a futuro para encauzar el desarrollo, a pesar que las cosas iban bien?

GFT: Creo que la segunda parte de lo que tú dices es lo correcto. No había grandes problemas. Claro, toda ciudad pequeña también tiene problemas. Claro, si tenía las calles más angostas, con unos pocos vehículos iba a tener más congestión, siempre hay problemas. Pero no creo que los problemas fueran tan graves que ameritaran una autoridad de urbanismo de esa naturaleza. Yo creo que es más la segunda parte de tu pregunta, en el sentido de que había una visión de como ordenar el futuro de las ciudades en Venezuela. Alguien estaba pensando en eso, yo creo que eran Villanueva, Martínez Olavarría y Rotival.

Ese urbanismo que se hizo, comparado con lo que tu tienes aquí del postgrado en Diseño Urbano, yo diría que es un urbanismo muy elemental. No había la suficiente información técnica para que los urbanistas tuvieran más herramientas de trabajo como las que tienen hoy. Se trataba de definir



básicamente: el área posible de la ciudad, una estructura vial y una distribución del centro de las áreas de vivienda y las áreas de trabajo. No pasaba de ser eso.

Yo creo que el urbanismo no debe nunca ser algo a nivel nacional, ese es un error. Quizás debe haber un organismo coordinador del urbanismo en cada ciudad. Sacar el urbanismo de la gente que vive en una ciudad es un error muy grave. A tal punto que voy a contar una anécdota que la he contado muchas veces, algo muy característico del urbanismo por telegrafía, del urbanismo hecho con aire acondicionado en una ciudad que no es la que corresponde:

En tiempos de la dictadura con Pérez Jiménez, hicimos el Plan Regulador de Ciudad Bolívar, había que entregarle el Plano Regulador a la municipalidad. Fuimos Llovera Páez (Ministro de Gobierno), Martínez Olavarría (presidente de la CNU), el Ministro de Obras Públicas y prácticamente todos los miembros de la CNU (que eran Chataing, Guinand, Armando Vegas). Entonces hicimos una presentación, para la cual nos habíamos ido anteriormente la gente joven con una serie de paneles con todos los planos que habíamos preparado para Ciudad Bolívar. Hablaron Llovera, el Ministro de Obras Públicas, el presidente de la CNU y a mi me tocó hacer la exposición plano por plano. No sé cuánto tiempo me tardé en la exposición, pero al final del acto se acercó un señor y me dice: "mira ¿tu quieres venir mañana a explicarme esto? porque yo no entendí nada". ¿Quién era ese señor?: la autoridad máxima técnica que había en Ciudad Bolívar en ese momento, el ingeniero de Obras Públicas del Estado. Al día siguiente, estuve toda la mañana explicándole al señor el Plano Regulador de Ciudad Bolívar. Yo creo que tampoco lo entendió. Entonces...no se puede hacer urbanismo a distan-

cia, hay que hacerlo en sitio y meterse con la gente. Es la única manera.

OG: Eso es un aprendizaje muy importante y más aun, es indispensable que la gente lo sepa. Me permitiré opinar: el urbanismo se hace en el ámbito local y con la comunidad; hoy en día más que nunca.

Por lo que ha dicho, no sabemos exactamente de donde provino la visión de ciudad que se tenía. Vamos a tratar de especular un poco. Pregunto yo ¿No será una coincidencia entre ingresos de recursos, con una posición desarrollista del país y al tiempo con una visión modernista?, ¿Estábamos apoyándonos en la modernidad para avanzar y alcanzar la sociedad que queríamos ser en el futuro?. Es probable que haya sido una conjunción de recursos con visiones políticas, con el posicionamiento de profesionales influenciados por las ideas que se estaban dando en el mundo entero. En buena medida la planificación concebida en ese entonces, era una estructura básica de definición de vialidad primaria, sus conexiones al resto y listo; eso prácticamente se repitió en cada una de las ciudades. Por aquello de "seguid el ejemplo que Caracas dio", las ideas y los proyectos provenían de la capital. La construcción de las autopistas en los años cincuenta coincide políticamente con la dictadura.

GFT: Yo estoy totalmente de acuerdo con todo lo que tú estás diciendo. Vamos a hacer reflexiones sobre eso. Vamos a pensar un poco en la Caracas de los techos rojos, que ocupaba 200 has. del valle de Caracas. Yo creo que ni la CNU, ni nadie tomó previsiones y tuvo una visión futurista como para poder analizar, prever u orientar el crecimiento de Caracas. Yo creo que el área ocupada en el área central se repitió "ene" veces en el valle de Caracas, y destruyó un ambiente de haciendas de café y cañas de azúcar, que era el ambiente de la Cara-

cas de los techos rojos. Desapareció todo. No creo que nadie haya tomado previsiones para transformar a Caracas en una ciudad atractiva. Por lo contrario creo que ese crecimiento fue caótico, no tuvo una guía realmente fuerte y las consecuencias las estamos viviendo hoy. La ciudad ocupó todo el valle de Caracas y se desbordó con las rancherías que es una especie de pecado capital que como urbanista uno anda viendo y preguntándose por todas partes: ¿Qué habré hecho yo mal para que esto haya sucedido?.

OG: La estructura urbana de Caracas ya existía para finales de la década de los treinta. El sector privado construyó una urbanización tras de otra e independientes entre sí, conectadas a lo largo de la carretera a Petare. Con el crecimiento de la ciudad se construye la autopista, paralela a la actual Avenida Francisco de Miranda, aprovechando las riberas del río; en consecuencia se refuerza el mismo eje urbanizador.

GFT: Es correcto, en el plano del año 51 se puede ver.

OG: ¿Nos puede dar luces de cuál fue el proceso de definición de este plan?, ¿Participó en el plan? y ¿cuáles son los criterios básicos para tomar ese tipo de decisiones?.

GFT: El límite de la ciudad, la distribución de usos (áreas industriales, el centro de la ciudad y las áreas residenciales) y una estructura vial.

OG: En un artículo del Profesor Lorenzo González de La Universidad Simón Bolívar, leí que Robert Moses (el responsable de las autopistas en Nueva York), vino a Venezuela. ¿Tuvo él algo que ver con Rotival?

GFT: Yo se lo oí mencionar varias veces a Rotival. Pero de eso que tú dices, no tengo mayor información.

OG: Vamos a hablar entonces de otra posible influencia. En una ocasión tuve la grata oportunidad

de hablar con alguien que usted acaba de mencionar, con el Dr. Pedro Pablo Aspúrua, en ese entonces yo estaba trabajando en mi tesis doctoral. Me gustaría que me aclarara algo que tiene que ver con las ordenanzas de zonificación. Y aquí entra en la palestra alguien que aparentemente no tiene que ver con esta gente, viene de Berkeley y se llama Francis Violich. Según Pedro Pablo, Violich fue el que introdujo todos estos criterios de ordenanzas de zonificación en Venezuela, mas o menos para esa misma época. ¿Recuerda algo?, ¿estuvo usted involucrado?

GFT: Fui y soy un gran amigo de Francis Violich. Él estuvo casado con una hermana de Tomás Sanabria, con Mayita Sanabria. Un hijo de él estaba en la Guayana, Tony Violich. Un hombre muy trabajador, que iba al detalle del urbanismo y claro hay mucha influencia de él en el detalle; en las cuestiones que Rotival no entraba. Rotival era el hombre de los grandes trazados, de las grandes ideas, pero el detalle se lo dejaba a la gente que venía detrás. Es una escuela importantísima la Escuela de Berkeley. Sin embargo en la ordenanza de zonificación, la del gobernador Piertri se introduce el Gabarito. El Gabarito norma que el alto de la edificación debe ser proporcional al ancho de la calle. La ordenanza de Piertri introduce ese elemento de diseño en la ciudad en los años 41-42.

Con esta ordenanza de zonificación, se introduce un patrón urbano totalmente distinto. Yo estoy de acuerdo con la ordenanza de zonificación que se produce en esa época porque organiza las áreas residenciales, organiza las áreas industriales; pero estoy en total desacuerdo con la organización que le da a los centros de la ciudad.

La zonificación en el centro de la ciudad hace que la altura del edificio es producto del tamaño del terreno. Estoy seguro es que ese sistema de zonificación es nefasto.

En el magnífico trabajo de diseño urbano que hacen ustedes en el Litoral, hay un diseño que se hace para cada sección, coherente con la volumetría. No se debe zonificar si no hay diseño previo. El diseño debe ser el producto que se hace con la comunidad *in situ*, tal como ustedes hicieron en el Litoral.

OG: Quisiera que muchos jóvenes hoy en día pudieran entender lo que usted acaba de decir y lo pudieran aplicar. En realidad, si analizamos la visión que se proponía para la totalidad de la ciudad, ésta se circunscribía a establecer ciertos trazados y ya, todo lo demás se dejaba casi al azar, dependiendo de la parcela. El intermedio entre la totalidad y la parcela quedaba completamente a la deriva. Creo que es eso a lo que se está refiriendo ahora. Es lo que significa diseño urbano, que es atacar realmente la problemática *in situ* y ver primero la totalidad para luego atacar la particularidad.

GFT: Hay algo que quiero decir acerca del Plan Rotival del año 39. Simultáneamente con ese Plan se entregó un Plan del Colegio de Ingenieros (CIV), donde el valle de Caracas lo trataban un poco como el urbanismo de Miami, que tiene una gran cuadrícula con grandes vías cada kilómetro, y dentro de ese kilómetro cuadrado tú podrías hacer lo que quisieras. Hay unos trazados totales que se respetan. Probablemente hubiese sido bueno unas vías Este-Oeste completo (una, dos o tres) y unas vías Norte-Sur.

Viendo el trabajo del Litoral me di cuenta y reafirmé lo que pensaba, de lo pésimo del urbanismo que se desarrolló en Caracas ocultando las quebradas. Si esas vías se hubiesen sumado unas vías Norte-Sur que destacaran las quebradas que habían, quizás tendríamos una Caracas muy distinta. Pero eso es así como que si mi abuela tuviera ruedas fuera tranvía. Esas son siempre especulaciones que hay que hacer. ¿Qué se hizo?, ¿qué no se hizo?,



Rotival y Ferrero Tamayo. Archivo: Ferrero Tamayo.

¿qué pudo hacerse?, ¿qué no se pudo?. Eso es importante que la juventud oiga esas cosas para que vea que no hubo una sólo concepción.

Por cierto que esto tiene mucho que ver con el párrafo que leí de Rotival. Hubo muchas controversias entre Edgar Pardo Stolk (Ministro de Obras Públicas) y Rotival en el CIV. Rotival se aparecía en el CIV con atriles de papel y creyones pastel. Había una discusión de atravesar o no el Country Club con una avenida, esa era la controversia. Rotival se oponía porque tenía la concepción de áreas que había que respetar, y más bien intervenir las Norte-Sur que las Este-Oeste. Rotival sacaba sus creyones y hacía una serie de *sketchs* maravillosos.

OG: Volvamos a hablar de la tía que se convierte en tranvía. Obviamente lo hecho, hecho está, pero hoy en día todavía podemos hacer cosas. Por ejemplo, refirámonos nuevamente al Litoral. Podemos aprender lecciones viendo lo que se hizo y aprovechar para actuar correctamente. Ver aquello que hicimos bien o mal y descubrir qué oportunidades nos brinda hoy para recuperar las quebradas y minimizar los errores que cometimos. Este quizá es uno de los objetivos de entender nuestra historia, ver cuáles fueron nuestros errores y cuáles los aciertos.

Por un momento, salgamos de Caracas y vayámonos para Ciudad Guayana. Quisiera que nos

No creo que nadie haya tomado provisiones para transformar a Caracas en una ciudad atractiva.

Por lo contrario creo que ese crecimiento fue caótico, no tuvo una guía realmente fuerte y las consecuencias las estamos viviendo hoy. La ciudad ocupó todo el valle de Caracas y se desbordó con las rancherías que es una especie de pecado capital que como urbanista uno anda viendo y preguntándose por todas partes: ¿Qué habré hecho yo mal para que esto haya sucedido?.

Guayana tiene muy poco que ver con el urbanismo y muchísimo que ver con dos elementos fundamentales: el hierro y la electricidad...

hablase de la creación de esa nueva ciudad. Cuando se decide hacer ciudad Guayana se invita al *Joint Center* de dos universidades muy prestigiosas que eran Harvard y MIT. A este centro se les solicita el diseño de Ciudad Guayana. Nos encantaría saber ¿Cómo se veía?, ¿Por qué el trazado?, ¿Qué le parece?, ¿Cuáles eran los ideales que se manejaban?, ¿Qué se logró?, ¿Cómo lo ve hoy en día?. Me imagino que estuvo en contacto con Kevin Lynch.

GFT: A Kevin Lynch no lo concí. Pero si conocí a Donald Appleyard y a Willo von Moltke. Ciudad Guayana tiene muy poco que ver con el urbanismo y muchísimo que ver con dos elementos fundamentales: el hierro y la electricidad. La gente quería llevar el ferrocarril de Ciudad Bolívar y hacer el desarrollo que ocurrió en Guayana en Puerto la Cruz. Hubo gente que defendía esa tesis, sin embargo aparece un personaje de gran formación francesa también (que habla el francés como su propio idioma) que era Rafael Alfonzo Ravard. Él convence al presidente de que era necesario hacer una ciudad en Guayana porque el territorio del Estado Bolívar estaba desocupado. Eso se combina con la formación de la Corporación de Guayana que no se hizo para hacer a Ciudad Guayana. Eso vino posteriormente. Lo primero que se pensó fue la siderúrgica del Orinoco y el desarrollo del potencial hidroeléctrico de la Guayana.

Alfonzo Ravard era una especie de Quijote. Yo le hablaba a Rafael Alfonzo del Caroní y perdía el juicio. Voy a echar el cuento: Llegaba y se iba noche y día (estaba soltero). Se ponía de noche al lado del río Caroní para ver como iban a cerrarlo. Entonces la Orinoco Mining traía rocas y se la tiraban al río para cerrarlo y poder trabajar en seco. En la noche seguían tirando piedras y allí estaba Rafael Alfonzo. Verás que lo que tenía en mente

Rafael Alfonzo, era el desarrollo del Orinoco. Pero había otro elemento, la siderúrgica que comandaba Joveda Páez. Pasó de Joveda Páez a ser de un Instituto de la Siderúrgica, luego a ser una parte de la Corporación de Guayana y se incorporó el hierro a la Guayana. Necesitaban crédito internacional muy importante y el Banco Mundial no creía mucho en el desarrollo de Caroní. Entonces Rafael Alfonzo muy inteligentemente dijo bueno vamos a meternos en una ciudad, MIT y Harvard fueron con planos y estudios al Banco Mundial y entonces así aflojaron todos los reales.

Fue un ejercicio muy bello. Por ejemplo Willo von Moltke estaba con Juan Andrés Vegas. Cada uno de ellos tenía una contraparte nacional. Había una serie de individuos escogidos por Rafael Alfonzo, que trabajaban al unísono con ellos, de manera que adquirieran experiencia de Harvard y MIT y al mismo tiempo ellos pudieran tener conocimiento de lo que estaba sucediendo *in situ*. Vino un ingeniero de transporte de Philadelphia muy acreditado y maravilloso, vino un economista que hizo toda la parte de economía con Roberto Álamo Blanco. Fue un ensayo de trabajo conjunto muy interesante y muy bueno. Yo no participé porque yo seguía estando arriba, en el directorio. Participaron Juan Andrés Vegas y toda esa gente.

OG: Ya que estamos refiriéndonos a la creación de Ciudad Guayana, nos gustaría escuchar su versión de esta nueva ciudad.

GFT: Lo que había allí era un pueblito que se llamaba San Félix que tenía 2000 habitantes. La siderúrgica la habían hecho en Matanzas a 30 kms. De Matanzas a Puerto Ordaz habían 30 kms., lo único que existía del otro lado, era el pueblo que había hecho la Orinoco Mining con la participación de José Luis Sert. Había la intención de la gente, de los empresarios, que iban a aparecer una



serie de industrias desde Matanzas hasta Puerto Ordaz, cada una con su campamento, como la ley le ordenaba. Yo tenía experiencia porque había trabajado en una oficina de ciudades mineras y petroleras, y estábamos tratando de que en lugar de que hubiese campamento hubiera ciudad. Teníamos toda una filosofía tratando de ponerla en Paraguaná –yo tengo un trabajo sobre eso–. Entonces convencí a Rafael Alfonzo que no era posible, que era preferible hacer una ciudad, y no una serie de campamentos. Al principio no me fue posible, pero una vez que lo convencí eso fue una locomotora.

A él se le ocurre traer a los de Massachusetts Institute of Technology (MIT), por que él se graduó de ingeniero allí. Y alguien le habló del Joint Center de estudios urbanos MIT-Harvard y entonces se empezó a diseñar. El primero que empezó a diseñar fue Willo von Moltke, que es un urbanista brillante que tiene unos dibujos muy bellos que están en la revista del año 63 de la Corporación de Guayana. Él quería poner la ciudad dentro de las islas que están en el Caroní bajo, en la isla del Picapica. Entonces lo convencieron de que era muy costoso porque era en base a puentes, por lo que decidió que la ciudad debía hacerse arriba. Se hicieron unos modelos, y resultó que Alta Vista era el mejor sitio. Creo que pocas ciudades en Venezuela, a excepción del Litoral, han tenido tantos profesionales del urbanismo como Ciudad Guayana. Se hizo un excelente trabajo.

OG: Por último antes de abrir el ciclo de preguntas al público: ¿Cómo nos sugiere que estudiemos nuestras experiencias urbanísticas en Venezuela en los últimos cincuenta años, de manera que entendamos los aciertos y errores que se cometieron?

Conversaciones como ésta nos abre una cantidad de ventanas para entender nuestra propia his-

toria ¿Qué le sugeriría a un estudiante acerca de cómo poder leer la ciudad?

GFT: Para mi eso es un misterio. Pasar por ejemplo del Plan Rotival al Silencio es un misterio.

Donde está el Silencio había una plaza donde estaban los ministerios, había un peristilo que se incorporaba El Calvario y se metía hacia Caracas. Y llegó el Silencio y acabó con esa concepción y llegó otra. Yo no quiero decir que ésta fuera buena y la otra mala, pero si hubo un cambio radical. Luego Rotival hace el Centro Simón Bolívar (CSB). El CSB tiene un concepto completamente opuesto al Plan Rotival y es Rotival el que concibe el CSB.

El crecimiento de la ciudad es bestial, y también el andar detrás de Caracas para poderla gobernar, por eso para mi es un misterio todo.

Después se expropia el Conde para hacer el Centro Cívico. Cuando se prolonga la Avenida Bolívar, desde Catuche a la Plaza Morelos, se prolonga la Avenida Bolívar, se acaba con el Centro Cívico, que consistía en enlazar el Parque los Caobos con la quebrada de Catuche.

Han sucedido tantas cosas. Por ejemplo, se hizo en la Comisión de Urbanismo un esquema de un centro cultural. Se ha hecho mas o menos, pero no tiene nada que ver con el esquema que hicimos.

Surgió primero el Ateneo, después el Teresa Carreño, después la Galería de Arte Nacional, la ampliación que hizo Villanueva del Museo de Bellas Artes, pero había un esquema que ha podido guiar. ¿Que pasó, que pasó?, para mi es un misterio. Yo no se cómo hacer para que eso no se le vaya a uno de las manos. Lo que está sucediendo un poco con el Litoral. No es posible que haya un trabajo tan bueno como ese y que le estén dando la espalda. ¿Quien, por qué, cuándo?, para mi no tiene ninguna explicación, para mi es un misterio.

¿Que pasó, que pasó?, para mi es un misterio.

Yo no se cómo hacer para que eso no se le vaya a uno de las manos.

Lo que está sucediendo un poco con el Litoral.

No es posible que haya un trabajo tan bueno como ese y que le estén dando la espalda.

¿Quien, por qué, cuándo?, para mi no tiene ninguna explicación, para mi es un misterio.

En los siguientes minutos, arquitectos, amigos, estudiantes y familiares de Ferrero Tamayo complementaron la conversación.

Nuevos datos acerca de las posibles discusiones entre Villanueva y Rotival, por el cierre del eje hacia el Parque el Calvario, son planteados por Jorge Rigamonti (Arquitecto. UCV). Rafael Valery (Arquitecto-urbanista) plantea la necesidad de tener criterios claros en la ciudad, a través del ejemplo de Berlín unificado urbanísticamente incluso antes de ser derribado el muro. Armando Scanonne (columnista de prensa) nos habló de Caracas y la repercusión de actuar puntualmente. Ana María Olalde (Matemática. Estudiante de la MDU) mostró su interés por las nuevas posibles estrategias para la actuación en Caracas, para lo cual GFT apuntó la necesidad de preservación de la naturaleza del Valle, el volcarse a las quebradas, apropiarse de las vistas del Ávila, conexiones Norte Sur y el trabajo en los asentamientos espontáneos.

Del público se levanta un joven arquitecto y dice "yo soy Gustavo Ferrero el nieto del Sr. Ferrero". Su intervención apuntaba a cómo influyen la política, los momentos históricos y la conjunción entre voluntades políticas y especialistas en el desarrollo de la ciudad. Ferrero Tamayo recrea el panorama del desarrollo de Bogotá en los últimos años debido a una buena y continua gestión local, y afirma que:

"en el momento en que el político coincida con el técnico los resultados van a ser buenos, pero normalmente no es así. Y no es culpa del político es culpa de nosotros que no sabemos venderle la idea al político. En el momento en el que nosotros aprendamos a venderle la idea al político en ese momento él lo va a hacer bien"

Y luego de los aplausos, mirando hacia un público agradecido, dice Ferrero Tamayo:

"como siempre, me queda mucho por decir"

La ciudad: Un conjunto indisociable

La Maestría en Diseño Urbano de la Unimet incluye en su programa de estudios una variedad de contenidos que nos brindan infinidad de posibilidades para abordar el problema de la ciudad, si del espacio se trata. Particularmente nos ha llamado la atención un curso en donde, de alguna u otra forma se pretende que el estudiante organice, estructure y planifique estrategias para dar cabida a intervenciones de tipo urbanístico en un ámbito determinado. Lo importante en este caso, es que se hace necesario establecer infinidad de relaciones entre diferentes "corpus de conocimiento" y experticia para lograr estrategias y propuestas ajustadas a nuestras realidades. Una de las conclusiones a las que hemos llegado es que, definitivamente, la concepción de los espacios de la ciudad, es decir, del espacio público, del espacio de los ciudadanos, ha dejado de ser un problema exclusivo que atienden los planificadores, los urbanistas, los arquitectos y los ingenieros, para convertirse en un asunto objetivo que incumbe a todos: técnicos, políticos y pobladores.

Muchas veces hemos oído pronunciar de parte de entendidos en la materia, que no basta con sólo tener buenas intenciones y excelentes propuestas de diseño, pues sin voluntad política y "buena" gerencia, se nos hará más que una tarea titánica poder llevar adelante iniciativas que prosperen para hacer de nuestras ciudades mejores *habitat*. Recordemos por sólo un instante nuestro viaje a Bogotá hace unos pocos meses, e inexorablemente se viene a nuestras mentes el ejercicio del Alcalde Peñalosa, quien en definitiva, se devela como un sinónimo de buena gestión y administración, de capacidad gerencial, de liderazgo transformador, de trabajo en equipo, de continuidad, de esfuerzo.

La política, como bien es sabido, es uno de los elementos inmersos en la problemática de la ciu-

dad. Posiblemente, el que se perfila menos accesible, pues en nuestros días el problema de la gobernabilidad ha tomado mucha importancia. Esto aferrándose a una idea, por demás distorsionada, en donde los gobernantes orientan su gestión política basados en acciones que garanticen su "perpetuidad" en los diferentes cargos. Es posible que esta permanencia se logre tan sólo agrupando una cantidad de componentes y variables en donde no podemos dejar de lado una idea tan elemental como la de dotar de espacios pulcros y diáfanos a nuestras ciudades.

La ciudad es como un conjunto muy complejo en donde a cada momento se requiere que diferentes campos de acción interactúen. Se pueden incluir el tema de la política, el diseño, la calidad de vida, la identidad y definitivamente las necesidades de los diferentes grupos que habitan nuestra geografía, por mencionar algunos. La relación de estos elementos puede lograr, a nuestro juicio, que se puedan concebir, estructurar, planificar y orientar acciones que de alguna forma puedan garantizar la inclusión de las diferentes variables inmersas dentro de la problemática y dinámica de la ciudad. En este particular, la gestión juega un papel preponderante, pues el tema organizacional, gerencial y administrativo puede fungir como un catalizador para alcanzar las metas que se han planteado.

Es importante destacar que la capacidad de gestión, tanto desde la perspectiva política, como desde la óptica técnica debe ser flexible, adaptable, susceptible a los cambios y considerar que el trabajo en equipo es muy importante, tal como lo expuso la Gestalt: *El todo es más que la suma de sus partes*.

Luis Terife

Estudiante de la Maestría en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana

El ágora de hoy

▶ **Jaime Méndez**

Estudiante de la Maestría
en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana

Espacios del anonimato y del recorrido, son también lugares para el encuentro del individuo con la ciudad desbordada, la imposibilidad del sujeto de reconocer a todos en el espacio que comparte, es la manifestación de su imposibilidad de aprehender la totalidad de la ciudad en la que vive.

La *polis* griega, no correspondió simplemente a una configuración física del entorno urbano, fue un conjunto unitario en el que su organización espacial, sistema político, estructura comercial y sobre todo su modelo social actuaron como un todo en el que cada parte es indisoluble. La *polis*, fundamentada en la participación ciudadana y centrada en el *ágora* como espacio para esa interacción, poseía una forma que era la representación territorial del modelo de participación a partir del que se originaba. La *isonomía* como búsqueda de un sistema de igualdad de condiciones para los ciudadanos sustitutivo de la *monarquía*, es la base del orden de la polis, político social y espacial.

La *polis* y sus herederas crecieron desbordando los límites de su territorio, construyendo una estructura de redes industriales y comerciales que hicieron posible la *metrópolis* del siglo XIX. Esta, ya no actuaba tanto como un lugar para el desarrollo, sino como el lugar propio del desarrollo. El *ágora* ya no tenía sentido como espacio de participación ciudadana, los *bulevares* y las galerías comerciales se convirtieron en el modelo metropolitano de interacción. Espacios del anonimato y del recorrido, son también lugares para el encuentro del individuo con la ciudad desbordada, la imposibilidad del sujeto de reconocer a todos en el espacio que comparte, es la manifestación de su imposibilidad de aprehender la totalidad de la ciudad en la que vive.

Las ciudades contemporáneas dejaron de ser el lugar propio del desarrollo para ser instrumentos del desarrollo en el modelo contemporáneo; este nuevo modo de interacción de las ciudades trajo un nuevo modo de ciudad, la *telépolis*. Para Javier Echeverría, filósofo que dio nombre al concepto, la *telépolis* no es sólo el espacio físico de la ciudad de redes, es también el modelo de

interacciones sociales, y por ende de relaciones políticas que la acompaña.

La *telépolis*, literalmente ciudad a distancia, implica necesariamente una evolución en los modos de participación ciudadana de sus habitantes. Según cifras presentadas por Manuel Castells, los procedimientos administrativos *on-line* del ayuntamiento de Barcelona aumentaron en un 800% en los últimos dos años, mientras que en el mismo tiempo el número de procedimientos realizados de forma presencial, o mediante llamadas telefónicas se ha mantenido prácticamente inalterado. Si bien, el gobierno en línea es probablemente la forma más directa de adecuar los modelos de participación a la realidad de la ciudad interconectada, probablemente no sean los modos de la "virtualidad" entendida en el estricto sentido del término los que deban ser resueltos desde el ámbito del diseño urbano.

Para Michael Sorkin, la propinquidad –vecindad– es una característica fundamental de la democracia, y esta vecindad empieza con las interacciones cara a cara. La *polis* griega contaba con el *ágora* como espacio fundamental para la propinquidad; la *metrópolis* brindaba en sus *bulevares* y galerías el lugar del intercambio, que es el indicador más vital de la vecindad. La *telépolis*, se ha centrado en modos de interacción que sustituyen la experiencia cara a cara, no ha conseguido dar forma física a su sistema de relaciones sociales y de participación, y para algunos es la ciudad de lo informe y de la anomia. Es urgente entonces para el desarrollo de las ciudades, dar forma al espacio del roce, de la vecindad, del encuentro y posiblemente hasta del enfrentamiento, que requiere la *telépolis* contemporánea.



“los ángeles nunca bajaron del cielo
a trazar las calles de la ciudad”

Ángeles Mastretta



Parque Simón Bolívar. Bogotá. Foto David Gouverneur. 2004.

Calidad de vida

EN UNA BOGOTÁ NUEVA

Colombia emprende un proceso de revisión y reformas políticas estructurales que culmina con la modificación de la Carta Constitucional en 1991 y, más adelante con la expedición de la Ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial, que armoniza y actualiza las disposiciones relacionadas con reforma urbana, planes de desarrollo, áreas metropolitanas y el sistema nacional ambiental. Este último se constituye en una herramienta esencial para la implementación de los procesos de planeación a largo plazo que se concreta en la formulación y adopción del Plan de Ordenamiento Territorial de cada uno de los municipios colombianos.

Como sucede en muchos países en desarrollo, Bogotá, la capital del país, se convierte en un laboratorio donde se puede entender y conocer la trascendencia de este proceso. Absorbe una población que emigra del campo -azotada por acciones de la guerrilla, el paramilitarismo y el narcotráfico-obviamente en la búsqueda de una mejor oportunidad económica.

La ciudad crece desproporcionadamente, la planeación no es suficiente, los barrios subnormales periféricos sin servicios abundan. La ciudad tradicional se densifica y tiene cuellos de botella en vialidad y servicios públicos que hace que se requiera con urgencia intervenciones de fondo. Además requiere buscar su competitividad e independencia del gobierno nacional, en un momento en que los gobernantes regionales y locales pueden ser ya elegidos popularmente y no dependen de la designación del Presidente de la República, como sucedía anteriormente, con lo cual la ciudad se manejaba con prebendas políticas de turno.

Así desde 1991 y hasta hoy, en algo más de una década, la Bogotá actual resume el desarrollo urbano de cinco períodos de alcaldes, que de alguna manera han dado continuidad programática a sus diversas visiones de “hacer ciudad”. Sus plan-

Ximena Samper de Neu

Profesora invitada de la
Maestría en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana.
Universidad de los Andes
de Bogotá, Colombia

teamientos buscan mayor equidad, modernidad y competitividad a la ciudad.

Introducción

Bogotá sufrió un cambio radical durante los años comprendidos entre 1992 y 2002, y muy especialmente durante los últimos tres años de ese período. El cambio es absolutamente notorio, la calidad de vida de la ciudad se optimizó de tal manera que el ciudadano común se siente en otro lugar.

Hasta hace no mucho los bogotanos no se identificaban con su ciudad; ésta era considerada agresiva y empeoraba en su manejo administrativo cada día más. Las relaciones políticas que la regían cumplían con intereses particulares sin ver la posibilidad de la ciudad como un todo y, carecían de continuidad, en parte por ejecutar cada una tendencias políticas propias autónomas e independientes muy amarradas al Presidente de la República de turno y sus intereses con relación a la capital del país. Por otra parte, porque la mayoría de Alcaldes duraban poco en su puesto, precisamente por los intereses políticos implícitos a lo que se llama aún hoy, el segundo cargo de importancia en Colombia. El promedio del período no pasaba de un año y lo máximo que duraba era dos años. Esta brevedad de gestión, limita las posibilidades de ejecución real, sobretodo si el que viene detrás va a hacer *tabula rasa* y comenzar de nuevo.

Hoy, no sólo hay una actitud distinta a todo lo largo de la ciudad, sino que la ciudadanía tiene la esperanza y la convicción de que la situación puede y está modificándose positivamente. Esto es admirable dado que el cambio más notorio se dio en la peor de las épocas de violencia, desempleo, crisis económica y presión de los violentos que Colombia ha vivido. Bogotá se ha convertido en una

burbuja de progreso, de mejoramiento, de evidente calidad de vida y es un modelo que se replica y repite internacionalmente.

La explicación tiene 2 razones:

1. Con el Estatuto de Bogotá expedido en 1991, se circunscribe la aplicación de normas específicas; busca darle independencia a la ciudad para la toma de sus decisiones y para su administración, así como la manera de abordar el tema del desarrollo y la gestión cambian
2. La puesta en marcha de la Ley 388 de 1997 como nuevo esquema de planeación urbana para todos los municipios del país, exige la formulación y luego la adopción de un Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que regirá el desarrollo durante diez años.

Movimientos hacia el cambio

Sólo hasta entrada la década de los ochenta, Bogotá comenzó su proceso real de modernización y autonomía fiscal, clave para los desarrollos urbanos que se darían en la década de los 90.

Los Planes de Desarrollo por mandato constitucional a partir del Artículo 339 de 1991 son obligatorios y para los alcaldes son su carta de navegación. Pueden estar basados en sus programas de campaña política afinados y redactados para concretar y cumplir el deseo popular de lo que se comprometieron a realizar y por lo que fueron popularmente elegidos.

El plan de desarrollo define los objetivos, metas y prioridades de las acciones a emprender, garantiza el ejercicio del derecho de participación colectiva y en términos de desarrollo económico, social y de obras públicas se convierte en la base para fundamentar y concretar, priorizar y ejecutar la inversión, asegurando el uso eficiente de los recursos destinados para tales fines.

Los alcaldes que tienen que ver con este proceso, sus periodos y programas son los siguientes:



| Alcalde | Periodo | Plan de Desarrollo |
|--------------|-----------|--|
| J. Castro | 1992/1995 | Estatuto orgánico |
| A. Mockus | 1995/1998 | Formar ciudad |
| E. Peñalosa | 1998/2001 | Por la Bogotá que queremos |
| A. Mockus | 2001/2003 | Bogotá para vivir todos del mismo lado |
| L. E. Garzón | 2003/2006 | Bogotá Sin indiferencia |

Jaime Castro realizó una profunda reestructuración de las arcas de la Alcaldía de Bogotá, y le permite a la ciudad acceder a más ingresos constantes. De ahí en adelante las alcaldías de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa se dedican a gerenciar estos recursos y sobretodo a establecer relaciones políticas muy distintas a las practicadas anteriormente: independencia de gestión sobre el Concejo, ente rector de las decisiones políticas de la ciudad. Este último se convierte a partir de 1991 en un legislador más que en un ente fiscalizador. Por lo pronto, Luis Eduardo Garzón, ha prometido continuar con los planes que vienen de la segunda alcaldía de Mockus. En este momento es difícil conceptuar sobre esta gestión.

A continuación se extraen algunos de los planteamientos generales programáticos y esenciales tomados de los Planes de Desarrollo establecidos por los alcaldes mencionados:

Jaime Castro

Estatuto orgánico de Bogotá

Régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá

Artículo 322 de la Constitución de la República.

El objetivo fundamental es dotar al Distrito Capital de “un estatuto político, administrativo y fiscal” que le permita cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; “promover el desarrollo integral de su territorio y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes”.



Bogotá. Foto David Gouverneur. 2004

El estatuto, fundamentado en la Constitución, otorga herramientas para sacar a Bogotá de un limbo jurídico debido a los regímenes políticos, fiscales y administrativos que imperaban. Se establecen herramientas de gobernabilidad y control para lograr la eficiencia administrativa.

Cinco puntos básicos conforman las acciones a emprender:

1. Rescate del Concejo Distrital, quien se encargará de los lineamientos generales de planeación y presupuesto;
2. Luchar contra la corrupción y moralización de la administración;
3. Acelera el proceso descentralizador;
4. Moderniza y agiliza la gestión administrativa;
5. Financiación del Plan Vial.

Antanas Mockus

Formar Ciudad

Decreto 295 de Junio 1 de 1995

Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá D.C. 1995/1998

Busca ordenar la acción de gobierno para armonizar el progreso individual con la búsqueda del bien común. Se busca una coexistencia viable y fértil del crecimiento, del patrimonio colectivo con el mejoramiento individual y hacer así más competitiva la ciudad, buscando la equidad y el progreso de todos.

Bogotá se ha convertido en una burbuja de progreso, de mejoramiento, de evidente calidad de vida y es un modelo que se replica y repite internacionalmente.

Esto está estructurado en 6 prioridades:

1. Cultura ciudadana
2. Medio ambiente
3. Espacio público
4. Progreso social
5. Productividad urbana
6. Legitimidad institucional.

A cada prioridad le corresponde una estrategia que organiza de manera concluyente los diferentes sectores que son: salud, educación, protección social, vivienda y desarrollo urbano, recreación y deporte, seguridad ciudadana, administración local, servicios públicos, tránsito, transporte y obras públicas, apoyo institucional, Concejo y organismos de control. Se trabaja con una matriz que define las prioridades y éstas se le asignan a una entidad específica del distrito. Con ello se definen 6 megaproyectos para ejecutar.

Enrique Peñalosa

Por la Bogotá que queremos

1998 – 2001

Acuerdo número 06 de 1998

El objetivo del plan es generar un cambio profundo en la manera de vivir de los ciudadanos, devolviéndoles la confianza para construir un futuro mejor y dinamizar el progreso social, cultural y económico.

Se trata de proyectar y hacer viable a Bogotá para enfrentar los retos y aprovechar las posibilidades que imponen una nueva era, trabajando con miras a

mejorar significativamente la calidad de vida; los cambios se hacen con una acérrima voluntad política, con decisión y autoridad profunda, obteniendo como resultado cambios visibles inmediatos.

El plan está estructurado con base en 7 prioridades:

1. Desmarginalización
2. Integración Social
3. Ciudad a escala humana
4. Movilidad
5. Urbanismo y Servicios
6. Seguridad y Convivencia
7. Eficiencia Institucional

Los 5 proyectos prioritarios son:

1. Sistema Integrado de Transporte Masivo
2. Construcción y mantenimiento de vías
3. Banco de Tierras
4. Sistema Distrital de Parques
5. Sistema Distrital de Bibliotecas.

Antanas Mokcus

Bogotá para vivir todos del mismo lado

Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas Bogotá. D.C. 2001-2004

Decreto 440 de 2001

El Plan de Desarrollo busca avanzar hacia una ciudad construida colectivamente, incluyente y justa, para vivir en paz con nuestra conciencia y con la ley. Una ciudad económicamente competitiva en producción de conocimientos y servicios; una ciudad donde lo público es sagrado.

Los Valores que guían la ejecución de este Plan

1. Respeto por las personas, la ley y lo público
2. Vocación de servicio
3. Pasión por el logro dentro de la consistencia
4. Honradez y transparencia
5. Firmeza en la búsqueda de armonía entre la ley, la moral y la cultura.
6. Equidad
7. Solidaridad.



Bogotá. Foto David Gouverneur. 2004

Luis Eduardo Garzón

**Bogotá Sin indiferencia – Bogotá Sin hambre
Por un compromiso social contra la pobreza en
Bogotá 2004-2007**

Plantea un desarrollo equilibrado y sostenible entre lo social y lo económico. Propende atender las inequidades debido a la exclusión y pobreza imperante en la ciudad y definir las acciones del Estado para subsanar este tipo de problemáticas como beneficio social.

Se define el programa de gobierno en tres ejes centrales:

1. Eje social
“Compromiso social contra la pobreza y la exclusión”
2. Eje Urbano-Regional
Manejo del Plan de Ordenamiento Territorial y promoción de la competitividad
3. Eje de reconciliación
Propiciara el desarrollo de programas de seguridad ciudadana, reconciliación, participación y desconcentración

Conclusiones

En una breve síntesis el proceso se puede definir así:

Con Jaime Castro se enfatizó en el tema fiscal para darle recursos a la ciudad; éste fue el primer paso del éxito; con posibilidades de recursos la ciudad comenzó a pensar en el futuro con realismo.

El Estatuto Orgánico, plan de desarrollo de Castro organizó más adecuadamente al Distrito, diferenció con mayor claridad los distintos roles, sobre todo entre el Concejo y el Alcalde. El saneamiento de las finanzas y una administración más eficaz fue el gran paso para un futuro promisorio.

Le siguió la primera alcaldía de Antanas Mockus quien inicialmente lideró grupos de estudio para entender la ciudad profundamente antes de ejecutar programas. Se trataba de deducir hacia dónde

ir, y concientizar a los habitantes sobre la necesidad de un cambio. Fue el comienzo de inculcar el concepto de “Cultura Ciudadana”.

La prioridad fue la pedagogía y la seguridad. Este fue el inicio de una nueva actitud en la realidad de la ciudad pues hubo una transformación en la participación del ciudadano común. Este comenzó a involucrarse concientemente en el entendimiento de la ciudad y los mecanismos de participación empezaron a vislumbrarse como tema en el desarrollo, tanto en la seguridad como en la convivencia hubo certeza de una recuperación evidente. Mokcus abonó un terreno antes árido. Jugando a “que todos ponen”, la ciudad se fue haciendo más amable, más vivible.

Enrique Peñalosa, además de prolongada preparación y espera para ser alcalde, tenía la gran determinación de hacer algo. A esto se le sumó la imposición de formular el Plan de Ordenamiento Territorial, a establecerse en un periodo relativamente corto.

Aprovechó esta coyuntura realizando de manera coordinada, múltiples y simultáneos objetivos, los cuales gestionó y ejecutó con gran habilidad tanto en términos administrativos (organizando la ciudad en varios frentes de trabajo) como en realizaciones e intervenciones físicas, concretas y determinadas.

Aparte de recuperar y actuar sobre el espacio público (andenes, plazas, alamedas etc.) y en parques, escuelas y bibliotecas públicas en sectores populares, otro tema prioritario fue el del transporte. Bogotá con una vialidad caótica y un transporte público fundamentado en la “guerra del centavo” e irracionalmente operado, requería una renovada visión de cambio donde era fundamental romper paradigmas y exigir el cambio a toda costa mediante la participación de los transportadores en un nuevo concepto que les diera rentabilidad y funcionalidad a sus intereses privados.

La convicción de que todo es susceptible a mejorar, el pensar de manera más eficiente, el ofrecer un ambiente estéticamente agradable para que sea admirado y cuidado influenció al más desprotegido de la ciudad.

Con la puesta en marcha de Transmilenio, sistema de transporte de buses articulados en superficie de alta eficiencia y alta calidad, tomado de modelos ya existentes como el de Curitiba, Brasil, Bogotá entró en una nueva etapa. Hoy en día, el modelo “alpargatizado” (adecuado a nuestras necesidades) trasciende las fronteras de Bogotá y los operadores asesoran ciudades en otros países, y desarrollan proyectos similares en ciudades colombianas.

Los anteriores temas trabajados con la convicción de que todo es susceptible a mejorar, el pensar de manera más eficiente, el ofrecer un ambiente estéticamente agradable para que sea admirado y cuidado influenció al más desprotegido de la ciudad.

La “conciencia y cultura ciudadana” estaba en su apogeo. La ciudad se había transformado; se había modernizado y estaba actuando sobre sus habitantes y visitantes como “voluntad de cambio”.

En su segunda alcaldía, Antanas Mockus continúa con los planes de Peñalosa. Reinicia su programa de pedagogía de “cultura ciudadana”; le da énfasis al entendimiento “ciudad – región”, al igual que Garzón.

El tema “ciudad-región” se fundamenta en que Bogotá está demostrando su capacidad de ser una ciudad generadora de recursos, que se reinvierten en su desarrollo y manutención. En que al haber mayor equidad y conceptualización de multifuncionalidad y multiplicidad de acciones, contrario a segregaciones, la ciudad se convierte en un laboratorio social de enorme trascendencia. En la actualidad operan comités que abordan el tema y conceptúan sobre el desarrollo planificado en lo político, lo social y lo económico entre las relaciones de los diferentes entes gubernamentales que intervienen en Bogotá y su región.

Bogotá esta llegando a su límite de crecimiento, y aun cuando está apostándole a la densificación

y mayor compactación, tendrá que desbordar sus fronteras inevitablemente; entender hacia dónde y cómo, ha sido preocupación fundamental. En ese sentido alianzas, estudios, nuevas entidades analizan el rol de Bogotá dentro de su contexto regional, definiendo una plataforma estratégica que involucra a Cundinamarca y departamentos aledaños, y así fortalecerse todos en términos competitivos en el nuevo mundo globalizado. Se trata de entender que Bogotá no está sola y que para su propio desarrollo debe organizarse, coordinarse y planificar con sus vecinos y así garantizar para todos un mejor futuro.

El otro tema que propició el cambio cualitativo evidente y fascinante es el del POT por su manera de enfocar la planeación.

Esta Ley es la continuación de una política urbana que ha venido concretándose desde la Ley Novena de 1989 donde se ha racionalizado cada vez más el proceso de planeación de ciudades. Se le otorga a éstas la posibilidad de fijar políticas urbanas de planeamiento y de diseño urbano para direccionar las acciones a futuro y construir el presente en lo físico y lo conceptual con el fin de lograr una sociedad igualitaria, justa, equitativa que la democracia promueve.

Este, es un instrumento concreto de planeación física para el mediano y largo plazo con vigencia de 10 años.

En Bogotá y hasta este momento la planeación se había convertido (con contadas excepciones) en un tema de norma y aplicación. En términos urbanos las previsiones de crecimiento futuras se habían centrado en la realización de unos planes viales aislados y se fijaba su urgencia como remedio mas no, como algo proyectado; las vías aparecían y le daban coherencia al crecimiento de la ciudad pero no preveían, coordinaban o suplían planes a largo plazo



Vista del Transmilenio desde el Parque Lineal recuperado. Foto David Gouverneur. 2004.

El tema “ciudad-región” se fundamenta en que Bogotá está demostrando su capacidad de ser una ciudad generadora de recursos, que se reinvierten en su desarrollo y manutención. En que al haber mayor equidad y conceptualización de multifuncionalidad y multiplicidad de acciones, contrario a segregaciones, la ciudad se convierte en un laboratorio social de enorme trascendencia.

capaces de sobrepasar las distintas administraciones y/o con la profundidad de una visión idónea, integral y planificada. Eso se había dado tal vez en los años sesenta cuando en la alcaldía de Bogotá hubo tecnócratas con visión planificadora.

El POT le da así a las ciudades la herramienta de gobernabilidad necesaria con la posibilidad de aplicar a través del planeamiento urbano, temas como:

- La prevalencia del bien público sobre el bien privado
- La participación como mecanismo de búsqueda para identificar y legitimar decisiones de la comunidad y la sociedad, entre otras.

Todo con el fin de crear un marco conceptual, de reglas, instrumentos y procedimientos integrales y coherentes que guíen el futuro de las ciudades o municipios.

Lo que sucede ahora en Bogotá es el enlace de decisiones que conjugan su rol predominante como “ciudad-región” y el alcance que sobre esto tiene su propio POT. Se convierte a pasos agigantados en una metrópoli de ya casi ocho millones de habitantes, rodeada por ciudades dormitorio y asentamientos populares subnormales, industrias suburbanas y una agricultura en tierras extremadamente fértiles –estranguladas por la codicia urbanizadora- y debe propender por estabilizar estas tendencias políticas y económicas.

Las ciudades dormitorio buscan afanosamente protegerse, otras buscan el beneficio de “colaborar” con la capital y otras se apalancan en la posibilidad de desarrollarse, atraer y competir. En términos ecológicos la región debe propender por un equilibrio sostenible y benéfico para todos.

Se hacen esfuerzos sectoriales para dilucidar este futuro pero el juego donde “todos ponen” es por ahora y sigue siendo el de “todos jalen” para su propio lado.

Bibliografía

-
- Los alcaldes mayores y la gestión de Bogotá, 1961 -2000
-
- Julio Dávila y Alan Gilbert, versión abreviada de un capítulo para el libro *The Local Executive in America's Capital Cities: Democratization and Change*, Henry Dietz y David Myers. Territorios.
-
- Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá (1900 -1990) Rodrigo Cortes, abril de 1995, Trabajo presentado para sustentar la promoción a la categoría de profesor asociado de la Universidad Nacional de Colombia.
-
- Planes de Desarrollo de los Alcaldes
-
- El estatuto orgánico de Bogotá – 1992 -1995
-
- Formar Ciudad 1995 -1998
-
- Por la Bogotá que queremos – 1998 – 2001
-
- Bogotá para vivir todos del mismo lado – 2001 -2004
-
- Bogotá Sin indiferencia – 2004 -2007
-

Visión urbana

y liderazgo político

David Gouverneur

Profesor de la Maestría en Diseño Urbano. Director del Instituto de Diseño Urbano para Alcaldes Universidad Metropolitana

La política es sencillamente el arte de gobernar la "polis". La ciudad es sin duda el epicentro de la vida económica y del avance cultural, en un mundo en donde los centros urbanos se hacen cada día más complejos, por su extensión, múltiples formas de vida, y las intrincadas relaciones entre éstas y su territorio. Tomando en cuenta los intereses de los diferentes actores urbanos, hacer política es esencialmente encontrar formas de gerenciar la ciudad, es vislumbrar caminos para hacer la convivencia urbana más productiva y feliz.

El reto no es sencillo. Requiere habilidad para manejar simultáneamente una amplia gama de componentes: económicos, sociales, técnicos, gerenciales, comunicacionales, jurídicos, administrativos, estéticos, sólo por mencionar algunos.

Un buen político debe ser además un buen planificador. Debe poder trazar una visión a futuro capaz de lograr transformaciones significativas, que suelen requerir de plazos largos, tomando decisiones a corto plazo, que le permita ganar credibilidad, y asegurar un mínimo de continuidad y sostenibilidad en sus actuaciones. Lo político rara vez puede separarse de lo urbano.

¿Qué tanto se puede hacer, cómo, cuándo y en dónde?, ¿Cómo se asegura ese éxito inicial?, ¿Cómo tomar las medidas, no siempre populares, pero que producirán con el tiempo un efecto positivo?.

El manejo político exige responder a múltiples factores, desde el fortalecimiento de la economía, frecuentemente asociado a la producción de bienes en la ciudad, hasta la dotación de infraestructura y comunicaciones, así como a aquellas medidas relacionadas con el mejoramiento de la seguridad, la calidad de los servicios y la satisfacción de las necesidades básicas de la población (vivienda, educación, salud, y amenidades). Todas estas variables tienen implicaciones directas con la forma de organizar el medio físico edificado.

Ciudad y Política en la Venezuela Contemporánea

En la historia reciente del país, la gestión política ha tenido altos y bajos, en cuando a la comprensión de los fenómenos urbanos y la importancia que los líderes políticos han otorgado a gerenciar y a asegurar la transformación física de las ciudades.

El despertar de la modernidad venezolana, hacia fines de los años cuarenta, propulsado por los ingresos petroleros, anunciaba una actitud decididamente urbana. Grandes inversiones públicas habrían de hacerse en las ciudades, donde se concentraba la riqueza nacional y hacia donde se desplazaba la población que dejaba de ser rural, para hacerse decididamente urbana. La gestión política de ese período se asoció de esta manera a la conformación de una nueva forma de visualizar las ciudades.

Estas fueron interconectadas entre sí (y con el exterior) por medio de grandes vías de comunicación, aeropuertos, puertos, puentes. También se introdujeron importantes equipamientos públicos hospitalarios, educacionales, deportivos y sitios para la recreación y el turismo. La industria de la construc-



Torres de El Silencio. Caracas. Foto Oscar Grauer. 1989



ción pasó a ser un motor decisivo de la maquinaria económica. Igualmente la provisión de viviendas de interés social, resultó un puntal emblemático de este acelerado proceso de transformación.

Eran políticas urbanas si bien coherentes, altamente centralizadas. Las regiones y los municipios poco tenían que opinar y aportar en este proceso. Las políticas nacionales no siempre eran sensibles a la diversidad regional y local, y menos aún favorecían la participación de las comunidades en la toma de decisiones. Pero sentaron las bases de un nuevo país. Los políticos de esas primeras décadas de la modernidad, interiorizaron la importancia de crear las ciudades que el nuevo país requería, y solicitaron para ello el concurso de los mejores profesionales de la época. Por otro lado, la inmigración europea fue particularmente importante en este proceso, al aportar una mano de obra y un espíritu de decidida urbanidad.

El país se descubría asimismo y ante el mundo con vigor. Las nuevas formas urbanas, cargadas de fuerza y osada plasticidad, anunciaban la conformación de una sociedad más plural, abierta, multiétnica, sin prejuicios. Cuán significativo fue para la gestión política, y para el país, la construcción del conjunto residencial de El Silencio, las Torres del Centro Simón Bolívar, la autopista Caracas-La Guaira o la Universidad Central.

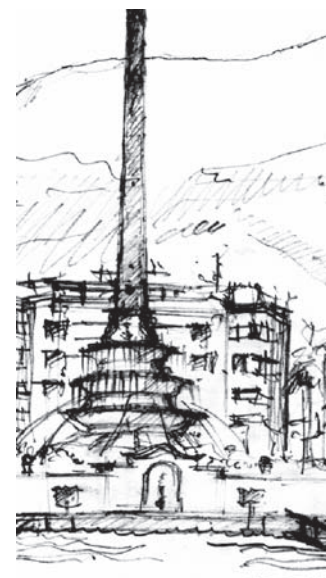
El sector privado por su parte emulaba al público en el frenesí de transformación y creación de nuevas ciudades y maneras de vivir. Es difícil hoy en día imaginar que un lugar tan emblemático para la Nación como la Plaza Altamira de Caracas, fuera producto de la iniciativa del sector privado, realizada para promocionar esa zona residencial, cuando ni siquiera un Plan de Regulación Urbana se había formulado para la ciudad.

Las cosas comienzan a hacer agua hacia los años 80. Si bien abundantes recursos petroleros seguían

ingresando a las arcas nacionales, la ciudad dejó de ser un campo de reflexión, experimentación y transformación sostenida. La gestión pública nacional, sobre todo en materia de infraestructura, vivienda, servicios y equipamientos, se deterioró, masificó y se convirtió en un instrumento esencialmente clientelar (otorgamiento de contratos de obras, sin visión alguna de ciudad). Tal vez la construcción del Metro de Caracas, fue la gran excepción, una iniciativa de gran envergadura e impacto urbano, una experiencia de coordinación multinivel, de gerencia sostenida, libre de las mezquindades politiqueras, proclamando que la ciudad podía cambiar sensiblemente, privilegiando el transporte público, el espacio urbano y el goce de la vida cívica.

Entre los indicadores de este proceso de degradación y falta de valoración de lo urbano, anteriormente descrito puede señalarse que: nuestros centros tradicionales e históricos se abandonan hasta casi desaparecer, la clase media se aisló en urbanizaciones cerradas frecuentemente amuralladas o en altas edificaciones, se descuidó el diseño y el mantenimiento del espacio público y declinó la calidad de las edificaciones públicas. Adicionalmente, se construyen desarrollos habitacionales por parte del Estado, a veces de gran tamaño, en zonas apartadas, sin preocupaciones urbanas, a manera de grandes *ghettos* monofuncionales sin identidad, en donde sus habitantes se refugiaban básicamente para dormir.

Por otro lado, la población de menores recursos quedaba a la deriva, creciendo así las áreas informales, si bien vigorosas y propulsadas por sus propios habitantes, en zonas supuestamente no aptas para ser urbanizadas, sin apropiada infraestructura, con precaria accesibilidad, sin los servicios ni las amenidades asociadas a la vida en ciudad. Venezuela se convierte paradójicamente en unos de los países de mayor índice de población



Plaza Francia. Altamira. Caracas.
Dibujo: David Gouverneur.

La construcción del Metro de Caracas, fue la gran excepción, una iniciativa de gran envergadura e impacto urbano, una experiencia de coordinación multinivel, de gerencia sostenida, libre de las mezquindades politiqueras, proclamando que la ciudad podía cambiar sensiblemente, privilegiando el transporte público, el espacio urbano y el goce de la vida cívica.

Con el crecimiento de la población y la merma de los recursos nacionales, y sin haberse propiciado una cultura de recaudación de impuestos y participación comunitaria a nivel municipal, se dejó de invertir en las ciudades, sobre todo en las grandes áreas ya urbanizadas. El soporte estructural de las ciudades habría de debilitarse.

urbana, pero con pobres condiciones de urbanidad y sin disfrutar las ventajas generalmente asociadas con la concentración urbana.

Con el crecimiento de la población y la merma de los recursos nacionales, y sin haberse propiciado una cultura de recaudación de impuestos y participación comunitaria a nivel municipal, se dejó de invertir en las ciudades, sobre todo en las grandes áreas ya urbanizadas. El soporte estructural de las ciudades habría de debilitarse.

Más adelante, se inicia hacia los años 90 un pernicioso proceso de construcción de desarrollos residenciales, con subsidios nacionales, en las periferias de las ciudades, en procura de “tierras de bajo costo”. Estas intervenciones fueron realizadas de manera aislada, con viviendas de baja calidad, sin sentido de pertenencia y sin las ventajas de las urbes, ni del campo. Un proceso de dispersión urbana que dificultaría a la larga para los municipios el manejo de los servicios básicos que complementan y dan vida a la ciudad (vigilancia, acueducto, cloacas, aseo, ornato)

A pesar del deterioro de la cosa urbana se destacan durante este período dos importantes cambios que afectarían positivamente la vida política y el futuro del país. Por un lado, se hizo un gran esfuerzo por establecer una visión nacional de carácter ambiental y propuestas de ordenación territorial, permitiendo la protección y el uso más racional de los recursos renovables del país, ejemplo que sería emulado por otros países latinoamericanos.

De igual manera se dio impulso a un importante proceso de democratización de la gestión pública, con las propuestas para la reforma del Estado que condujeron a la elección directa de Gobernadores y Alcaldes. Ello se tradujo en importantes avances en algunas ciudades de provincia, en marcado contraste al declive de las condiciones de vida en la capital. Valencia, Maracaibo, San Felipe, por mencionar sólo algu-

nas, comenzaron a poner en práctica importantes programas de recuperación urbano-ambiental. Fueron sencillos en sus comienzos, pero altamente efectivos. Labores de limpieza y recuperación de espacios abiertos, arborización, puesta en valor del patrimonio edificado, reorganización del transporte, programas de mejoramiento en barrios populares, etc.

Algunas de estas iniciativas se lograron gracias a la alianza estratégica entre el sector político y especialistas en temas urbanos, así como la cooperación entre nuestros municipios con agencias internacionales y nacionales dedicadas al fortalecimiento municipal. En ocasiones, programas adelantados con éxito en una ciudad eran emulados o adaptados en otras. Los líderes políticos locales y sus comunidades comenzaban a sentirse orgullosos de los cambios, libres de la tutela de la administración central.

Política y gestión urbana al clarear el Milenio

Vale la pena destacar que en las últimas dos décadas del siglo XX, a nivel mundial, se han caracterizado por el relanzamiento de una constelación de urbes compitiendo agresivamente entre sí. La meta en los diferentes contextos es aprovechar al máximo las ventajas comparativas de las ciudades, en función de sus atributos territoriales y urbanos, su capacidad económica, infraestructura instalada, idiosincrasia, etc. En el centro del debate se destaca la recuperación y la creación de los espacios públicos, haciendo grandes esfuerzos por asegurar un elevado nivel de diseño en tales intervenciones.

Ciudades como Boston, Barcelona, París, Buenos Aires, Curitiba, Bogotá, Santiago, Quito, Singapur, Sydney, lograron grandes avances en su posicionamiento dentro de sus respectivas regiones como ciudades atractivas y altamente ventajosas para la inversión y para el bienestar de sus pobladores.



Estos logros se asocian directamente a procesos sostenidos de transformación urbana, adelantados bajo la conducción de políticos visionarios. La actuación sobre el escenario físico se tradujo en importantes mejoras en términos de gobernabilidad, orgullo ciudadano, atracción de nuevas actividades económicas, incremento de la actividad turística, organización de eventos de proyección internacional, etc. En resumen, en un fortalecimiento de las actividades productivas y de la calidad de vida urbana.

El éxito alcanzado en las primeras fases de cambio, se tradujo en numerosos casos en la continuidad de la actuación política en los contextos en donde ello era permitido. Así no pocos alcaldes ocuparon cargos por más de 15 años, proyectándose luego hacia la conducción de gobiernos regionales (multiplicando a otra escala la experiencia ganada a nivel local). En otras oportunidades, la presión del colectivo, satisfecho por los cambios, se tradujo en la continuidad de los programas por parte de nuevas administraciones, en aquellos contextos en donde la re-elección inmediata o por más de dos períodos no era posible.

Volvamos al caso venezolano. Aquí el inicio del milenio se ha caracterizado por grandes transformaciones y tensiones en lo político, social y económico. Procesos de cuestionamiento y búsquedas. Lamentablemente, el tema urbano no sólo parece estar ausente del debate, sino al contrario resulta intencionalmente minimizado y la gestión urbana fuertemente disminuida por el propio juego político.

Veamos. Por un lado, el proceso de descentralización y afianzamiento de las competencias municipales se ha debilitado, con una fuerte tendencia a la adopción de políticas que emanan directamente del gobierno central. Esto suele favorecer la adopción de criterios estandarizados que no reconocen la diversidad regional y local, lo cual parece fundamental para lograr el mejor aprovechamiento de los atributos contextuales

de las diferentes urbes que inciden en el retraso de las actuaciones. Se enfatizan gastos públicos en actuaciones aisladas en vialidad, infraestructura o vivienda y no verdaderos programas concatenados de rehabilitación urbana, y sin interés alguno por la calidad de diseño de las propuestas.

Por otro lado, existe un subliminal desprecio hacia la cosa urbana, particularmente hacia las grandes áreas metropolitanas, en donde se concentra más de la mitad de la población del país. En contrapartida, se busca reforzar el sistema de ciudades intermedias y pequeñas, así como de elevar sensiblemente las condiciones de vida en el medio rural, lo cual de manera alguna debe ser contrario a la aplicación de políticas coherentes para gerenciar apropiadamente lo metropolitano, los grandes centros en donde se aglutina la fuerza económica e intelectual de la Nación, y que nos permiten ser competitivos como país.

Resulta ineludible, recuperar el tiempo perdido, retomar el camino de la revitalización, posicionamiento y adcentamiento urbano. Las instituciones del país, relacionadas con la planificación y gerencia del territorio y sus ciudades, deben ser fortalecidas. Elevar la calidad del liderazgo municipal es también fundamental en este proceso. Dotar al estamento político de la visión y las herramientas para transformar de manera efectiva las condiciones de vida en las ciudades resulta entonces materia prioritaria. De igual manera lo es asegurar la formación de profesionales capaces de entender la complejidad del fenómeno urbano, de manera de planificar y diseñar los escenarios edificados apropiados y servir de apoyo efectivo a ese liderazgo político. "Polis" y política, gerencia y buen espacio urbano son temas inseparables.

Existe un subliminal desprecio hacia la cosa urbana, particularmente hacia las grandes áreas metropolitanas, en donde se concentra más de la mitad de la población del país. En contrapartida, se busca reforzar el sistema de ciudades intermedias y pequeñas, así como de elevar sensiblemente las condiciones de vida en el medio rural, lo cual de manera alguna debe ser contrario a la aplicación de políticas coherentes para gerenciar apropiadamente lo metropolitano, los grandes centros en donde se aglutina la fuerza económica e intelectual de la Nación, y que nos permiten ser competitivos como país.

▶ **Joaquín Casariego**
Elsa Guerra

Profesores invitados
de la Maestría en Diseño Urbano
Universidad Metropolitana

Universidad de las Palmas
de Gran Canaria

El cambio de la Dictadura a la Democracia en España

SU IMPACTO EN LA CIUDAD



Barcelona. Plan general de Marilleu

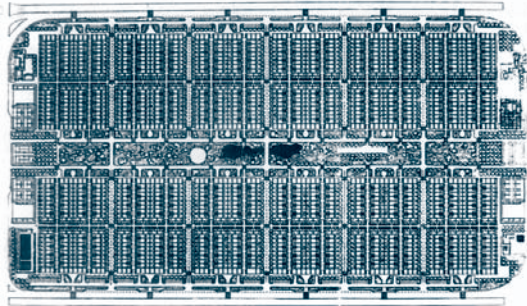
Durante la década de los setenta del pasado siglo, España sufrió una serie de cambios que fueron realmente traumáticos en el ámbito político y social. En ese período sus estructuras políticas evolucionaron de una dictadura a una democracia y aunque no se puede hablar de una transición sangrienta, tampoco se debe suponer que se trató de una sucesión encadenada de hechos perfectamente programados y sin tropiezos ni obstáculos. En el ámbito de la técnica y en concreto de la Urbanística, esa década sólo fue de preparación de las transformaciones que vendrían en las décadas posteriores.

Para poder exponer con claridad, los cambios producidos durante esos años en el campo de la Urbanística y su repercusión en las ciudades españolas, dividiremos la exposición en dos bloques:

La evolución de las ideas urbanísticas

Las formas de operar de la urbanística





Vitoria. Polígono Actur Lacua.

La evolución de las ideas urbanísticas

El desarrollo de las ideas urbanísticas en ese último cuarto de siglo fue evolucionando hacia un urbanismo basado en la "escasez de recursos"¹ y en un mayor aprovechamiento del patrimonio urbano y territorial. La crisis económica, la inflexión en la dinámica demográfica y el cambio de valores sociales y culturales de los setenta, seguramente explicarían parte de esta evolución. En el caso español, habría que añadir también el especial significado del cambio en las estructuras políticas y administrativas, especialmente la institucionalización de las comunidades autónomas y los traspasos de poder a las mismas.

Los cambios básicamente podrían ser resumidos en:

1. La rehabilitación del tejido urbano existente.

En España, la transformación operada en las partes de la ciudad existente fue intensa sobre todo en los años sesenta. Las ordenanzas intensivas permitieron una fuerte destrucción no sólo de parte de los centros medievales y renacentistas, sino de la ciudad del XIX y de principios del XX.

En este mismo periodo, se abren una serie de estudios pilotos promovidos por el Ministerio de Obras públicas y Urbanismo sobre el tema de la rehabilitación de la ciudad: son más de veinte estudios (*Estudios Básicos de Rehabilitación Integrada*)² pertenecientes a la Dirección General de Arquitectura y Vivienda que implican la consideración

de la recuperación de la ciudad existente como un tema prioritario³.

Aquí podrían caber desde la rehabilitación de los centros históricos y su redefinición en la estructura de la ciudad⁴, hasta el re-equipamiento y mejora de la calidad ambiental de los polígonos de viviendas construidos en España entre las décadas de los cincuenta a los setenta, o la reorientación de los procesos de *urbanización marginal*, tan presentes en las periferias de las ciudades españolas durante esos años⁵.

En Canarias, la recuperación del tejido urbano se plantea sobre todo en los "centros históricos" principales (Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, La Laguna y otros centros menores) a través de lo que se llamaron los "planes de barrios", que fueron actuaciones dirigidas a la "legalización" de los *barrios de autoconstrucción (urbanizaciones marginales)* a partir de programas gubernamentales de implementación de las infraestructuras⁶.

2. Las nuevas propuestas residenciales.

Las primeras propuestas que muestran un cambio de mentalidad sobre los modelos desarrollados durante el periodo *desarrollista*, se producen durante los años ochenta. La mayor parte de ellas plantean modelos de densidad media, mucho más compactos, de menor altura, y con trazados extensivos que se apoyan en las vías de tráfico principales. Las zonas libres son normalmente integradas en las propuestas y tratadas especialmente. El plan para la reordenación del "Actur de Tres Cantos" en Madrid, un sector de gran dimensión, realizado en 1984, ya muestra un cambio fundamental en esta línea, aunque tal vez, los dos planes de mayor interés sean el desarrollo de uno de los sectores del Actur Lacua (Vitoria), realizado por Manuel Solá-Morales y Rafael Moneo también en 1984, y el Plan Parcial de Pino Montano (Sevilla) llevado a cabo en

1980 por los arquitectos sevillanos Antonio Cruz y Antonio Ortiz⁷.

En Canarias, aunque la crítica se sitúa en las mismas coordenadas anteriormente señaladas, las propuestas tienen sobre todo un interés didáctico. No se producen grandes proyectos ejemplares, sin embargo, algunos conjuntos realizados en los años ochenta participan de aquellos paradigmas basados en la reducción de la densidad, en la mayor compacidad y en la integración de la calle. Dos áreas de nueva construcción localizadas en la periferia de las dos capitales insulares principales, la Feria del Atlántico, en Las Palmas de Gran Canaria, y Santa María del Mar, en Santa Cruz de Tenerife, contienen ejemplos notables⁸.

3. Los límites al dominio del tráfico privado.

Las necesidades eran imperiosas, puesto que la política de carreteras de los años sesenta y setenta se había producido desde departamentos ministeriales de gran autonomía respecto a los dedicados al planeamiento urbanístico y su efecto en las ciudades se había hecho notar. En general las propuestas son de carácter interurbano, es decir de conexión entre ciudades con un descuido notable a la hora de plantearse los contactos entre el sistema viario y la ciudad. Además, los grandes planes comarcales o municipales realizados en esos años son de dominio del sistema viario sobre cualquier otro criterio de ordenación⁹.

El cambio de planteamiento parece mostrarse ya con la creación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo desde el primer gobierno democrático y las propuestas de terminación de las "vías de ronda" para mitigar la congestión de los centros urbanos en las grandes ciudades¹⁰. Política que va acompañada por una serie de intervenciones puntuales, en colaboración con los ayuntamientos, dirigidas a mejorar la calidad ambiental y el uso del

viario, así como a desmontar algunas operaciones de gran impacto interior realizadas en los años sesenta y setenta de auténtica agresión al medio construido. Tal vez la operación de la "Estación de Atocha" en Madrid diseñada por Rafael Moneo, que llevaba aparejada la sustitución de un nudo en altura por una gran rotonda urbana, haya pasado como la más emblemática de las llevadas a cabo en España durante los años ochenta, pero también fueron significativos el proyecto de la Avenida de la Ilustración, en Madrid, y el proyecto del Moll de la Fusta, realizado por Manuel Solá-Morales en Barcelona. Por otro lado, operaciones de mera *peatonalización* de los ejes comerciales principales en centros antiguos se llevan a cabo en numerosas ciudades españolas durante los años ochenta¹¹.

En Canarias las operaciones sobre el viario urbano interior son escasas y muy puntuales. En las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, la sustitución del nudo de entrada a la ciudad y la mejora del viario que atraviesa su centro antiguo, llevan varios años esperando, e igualmente tardó en materializarse la mejora de la Avenida Tres de Mayo, en Santa Cruz de Tenerife. Se han llevado a cabo, sin embargo, *peatonalizaciones* en las áreas más representativas de sus antiguos centros: Triana, Vegueta y el Puerto, en Las Palmas, y el Centro Urbano ("Plan Urbano") de Santa Cruz, así como el ajardinamiento de algunas vías interiores.

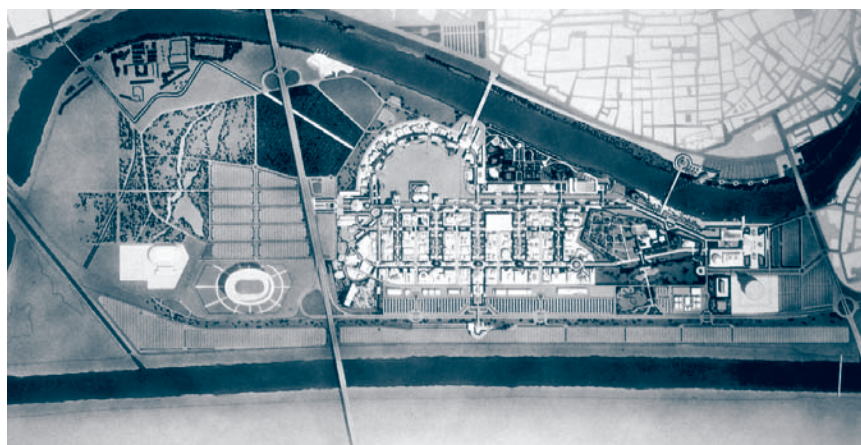
4. La preocupación por los equipamientos y los espacios libres urbanos.

El cambio de mentalidad se advierte sobre todo en las grandes ciudades, y tanto los déficits de equipamientos como de áreas libres son más claramente atendidos en aquellos centros que preparan importantes eventos internacionales: Madrid, ciudad cultural; Barcelona, J.J.O.O.; Sevilla, EXPO. En este sentido los nuevos parques, las áreas deportivas y los grandes

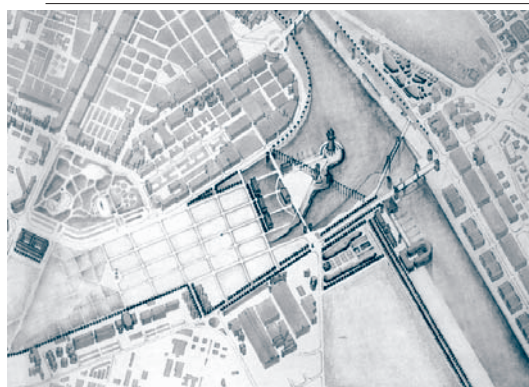
intercambiadores de transporte, que en estas ciudades se llevan a cabo, cuentan no sólo con el apoyo estatal, autonómico y municipal, sino también con el soporte que el propio evento conlleva¹². En Sevilla, por ejemplo, todo el recinto de la exposición ya implica en sí mismo una gran operación de equipamiento, puesto que aunque se planteó con carácter temporal, su reutilización posterior y las operaciones de infraestructura y las zonas libres que colateralmente se llevan a cabo en los bordes del Guadalquivir, y en la propia ciudad, representan un impulso puntual impresionante. La Estación de Santa Justa, el Palacio de la Ópera, las instalaciones deportivas y los Jardines de la Exposición, así como el Parque Metropolitano de La Cartuja, son nuevas piezas resultado de un cambio de mentalidad sobre la ciudad que el impulso de la EXPO ha contribuido a materializar.

En la misma dirección, podríamos hablar de la política cultural llevada a cabo en Madrid durante los años ochenta de carácter museístico (Reina Sofía, Thyssen, El Prado), musical (Auditorio, Teatro Real), de recuperación de nuevos espacios libres (Parque Lineal del Manzanares), y de equipamientos deportivos (Estadio de la Comunidad), o centros de carácter similar emprendidos en Barcelona, donde debe destacarse el impulso inicial llevado a cabo por el gerente de urbanismo, el arquitecto y profesor Oriol Bohigas, entre 1981 y 1982, con la iniciación de más de cincuenta operaciones de recuperación de espacios libres en el interior de la ciudad¹³.

En Canarias, el alejamiento de las zonas turísticas desde las capitales insulares, y su localización progresiva hacia el sur de las islas, ha permitido ir "normalizando" la estructura de sus ciudades principales y aplicar esa nueva mentalidad con el impulso de algunas operaciones de interés. En Santa Cruz de Tenerife, con una tradición más arraigada de aten-



Sevilla. Ordenación Expo 92

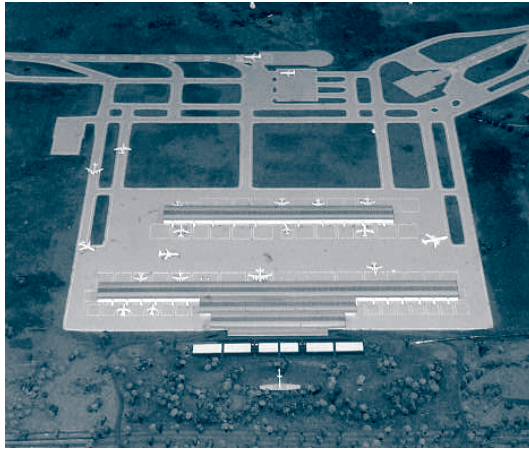


Sevilla. Plan General 1985.



Sevilla. Plan General 1985.

ción al espacio público, se recuperan algunas zonas libres (Parque de la Granja, Parque Marítimo, Parque de la Salud y Parque de Ofra) y se llevan a cabo dos grandes equipamientos, el Recinto Ferial y el Auditorio, ambos proyectados por el arquitecto valenciano Santiago Calatrava. En Las Palmas de Gran Canaria, las operaciones, a excepción del Parque Santa Catalina, son de menor dimensión y se concentran sobre todo en la recuperación de algunos fragmentos internos para ser usados como plazas. La operación de mayor interés tal vez sea el acondicionamiento del Paseo de Las Canteras y del borde del Confital con la construcción en uno de sus extremos del Auditorio proyectado por el arquitecto catalán Oscar Tusquets¹⁴.



Madrid. Proyecto de nueva terminal de aeropuerto

Las formas de operar de la urbanística

En España, durante los años ochenta se ponen las bases para el lanzamiento de planes “monotemáticos” de gran repercusión internacional. Madrid, Barcelona y Sevilla, comparten, además de sus estrategias generales, proyectos urbanísticos de gran dimensión e importancia estructural, que conllevan un salto cualitativo en su consideración urbana¹⁵.

Madrid, que como hemos dicho, aprueba su Plan General en 1985, inicia paralelamente a ello, una serie de propuestas de gran trascendencia urbanística, muchas de las cuales habían sido planteadas desde mucho antes, pero que se encontraban a la espera de la aprobación del Plan General.

El primero es el Plan de Remodelación de Barrios, que conlleva la construcción de 38.500 viviendas y una inversión del Estado de 125.000 millones de pesetas. Programa que lleva consigo la ordenación de un sector de grandes dimensiones de la ciudad de Madrid, y que a partir del barrio de Orcasitas compromete veintiocho barrios más¹⁶.

El segundo es la gran apuesta de la ciudad de esos años, es decir, la ordenación del Parque Lineal del Manzanares, que comprende una larga franja de medio kilómetro de ancho y de 360 Has. y que incluye el saneamiento del agua y el tratamiento de los bordes del río en una operación que se prolonga hacia el sur de la ciudad.

La tercera, la Operación Campamento, aprovecha el desmantelamiento de unas antiguas instalaciones militares (suelo público, también) para desa-

rollar un nuevo enclave “terciario y universitario”.

La cuarta, la Ciudad Aeroportuaria, lleva consigo no sólo la ampliación del aeropuerto, sino la creación de una nueva *centralidad* con edificios de oficinas, hoteles, comercio y centro de convenciones, una nueva línea de Metro, y la conexión viaria con la M-40 y la M-50.

Y la quinta, el gran parque lineal sobre la M-50 en los Sectores Arrollo Culebro y La Cantueña, como reserva para un gran sector agropecuario¹⁷.

Consecutivamente, se llevan a cabo también las siguientes propuestas sectoriales de iniciativa pública, que confirman la confianza que en Madrid se tiene por entonces en este tipo de intervenciones, como forma de afrontar las demandas urbanísticas de la ciudad: a) Estación de Atocha, para reconvertir la vieja estación en un gran intercambiador de transportes y adecuarlo al tren de alta velocidad, AVE, proyectada por Rafael Moneo; b) Campo de las Naciones, que incluye un nuevo parque y un recinto para sedes de empresas (incluye un nuevo conjunto ferial); c) San Francisco el Grande, con la recuperación de una serie de equipamientos (centro social, mercado y parque) en un antiguo vacío urbano, proyectado por Navarro Baldeweg; d) Universidad Carlos III, mediante la rehabilitación de los antiguos cuarteles de Getafe; e) Parque de las Delicias (“Tierno Galván”) que sobre la antigua estación sitúa un Auditorio al aire libre, un Planetario y un Museo de la Ciencia y de la Técnica; f) Reina Sofía y Tyssen, dos nuevos museos, y g) Auditorio y Teatro Real¹⁸.

De las múltiples operaciones que surgen, unas se apoyan en el Plan General y otras no. En la situación específica de Madrid, la rapidez con que se revisan los planes, queda también justificada por la necesidad de incluir en el segundo las operaciones no previstas en el primero. Aunque la redacción del segundo incluirá

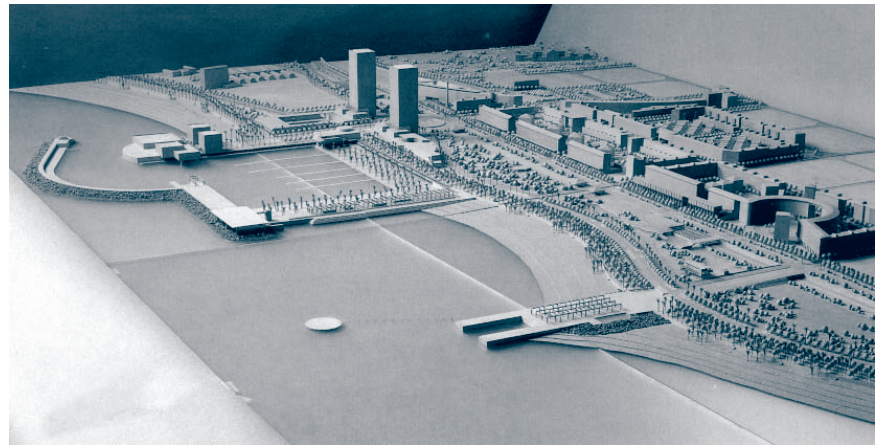


a su vez nuevas operaciones y así sucesivamente. Madrid (como probablemente haya ocurrido con Washington, Londres, París, etc.) por su especial condición de capital y sede de la Administración Central, se ha visto siempre beneficiada por propuestas especiales, que afrontadas con fondos públicos son justificadas por reforzar su capitalidad.

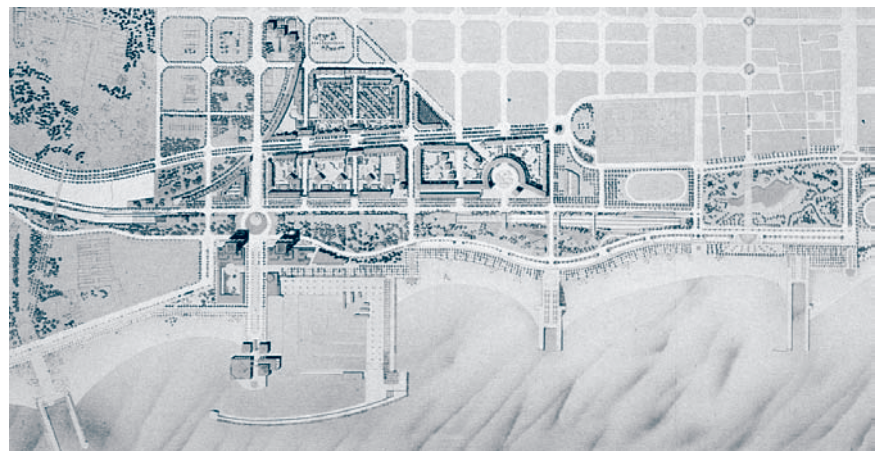
Barcelona, sin embargo, afronta sus operaciones con un programa más cohesionado que desarrolla durante los años ochenta el Ayuntamiento capitalino bajo la definición de *Áreas de Nueva Centralidad*¹⁹. Este programa aborda fundamentalmente los problemas de la ciudad cara a los Juegos Olímpicos del 92, pero con unos objetivos más complejos y ambiciosos, que se trasladan a la ciudad tanto en el espacio como en el tiempo. Los Juegos, que se desarrollan básicamente "dentro" de la ciudad, se aprovechan para resolver otros contenciosos, como las "vías de ronda"²⁰, el frente marítimo, el remate del "ensanche" y otras zonas de la ciudad²¹.

Las cuatro áreas que se seleccionan como centrales para desarrollar el evento olímpico son; a) La Diagonal, que ya es un área deportiva al Norte de la ciudad, b) El Valle del Hebrón, que se reconvierte en un parque deportivo, también en el Norte de la ciudad, c) Montjuich, que reconstruye la vieja sede olímpica frustrada en 1939²² y que soporta las instalaciones más importantes (estadio, palacio de deportes, piscinas, etc.)²³, y d) La Villa Olímpica²⁴, donde se localiza la zona residencial, marítima y de gestión de los juegos.

Las *Áreas de Centralidad* no acaban ahí. La propuesta general se complementa con la ocupación de algunas zonas vacantes mediante proyectos de equipamientos, espacios libres y actividades terciarias, como son: a) la operación del megaedificio "Lilla", proyectado por Moneo y Solá Morales, una gran instalación tipo *mixed-use* ubicada en al Dia-



Barcelona. Villa Olímpica. Primera propuesta.



Barcelona. Villa Olímpica. Segunda propuesta.

gonal Norte, con hotel, comercio, oficinas y parque, b) el pequeño *downtown* de la calle Tarragona, proyectado por Garcés y Soria, c) el Auditorio de Las Glorias, d) el Centro de Cultura Contemporánea en la Casa de la Caritat, e) la reconstrucción del Teatro del Liceo y f) el Museo de Arte Contemporáneo.

La otra gran operación es la renovación del frente marítimo cuya mitad norte se había resuelto con la propuesta de la Villa Olímpica. El traslado de las instalaciones portuarias definitivamente fuera del ámbito del "Moll de la Fusta" y la transformación de éste en un paseo y una gran plaza, configura en su entorno una nueva área terciaria, de ocio y náutico-deportiva, mediante la construcción del edificio del "World Trade Center" diseñado por los arquitectos norteamericanos Pei, Cobb y Fred y el complejo recreativo compuesto del *maremagnum*, un *multicine*, y un *acuarium*, proyectado por Piñón y Viaplana²⁵.

Son propuestas todas ellas construidas en el plazo de diez años. Quiere decirse con ello, que son



Bilbao. Museo Guggenheim

operaciones que han sido capaces de afrontar y resolver viejos contenciosos urbanos bloqueados por décadas, y de renovar tanto los aspectos estructurales (rondas, nuevos centros, equipamientos, infraestructuras) como los de tejido urbano (ensanche, frente de agua, vacíos urbanos), a través de una estudiada estrategia. Una estrategia urbanística de planificación a varias escalas que sin necesitar de un Plan General en el sentido tradicional del término, plantea un programa de acciones coordinadas en el espacio y en el tiempo, comprometiendo desde la instancia política hasta el proyecto arquitectónico. La lección de la Barcelona de esos años, es que la coordinación de múltiples planes “monotemáticos” de diversas escalas, puede ser una alternativa válida al *planeamiento comprensivo*, siempre y cuando estén garantizados los sistemas de gestión y financiación.

Sevilla durante esos años estuvo muy condicionada por la Exposición Internacional (1992). Como en Madrid, la discusión se produce en el marco de un Plan General que se realiza en 1985. Un Plan que afronta los problemas de la ciudad con respuestas muy formalizadas, que irán sufriendo cambios a medida que las opciones de desarrollo de cada zona van siendo materializadas²⁶. El desvío del río a su paso por el centro de la ciudad, que es una operación de 1970, se aprovecha para concentrar operaciones de recuperación urbana en el tramo entre el centro antiguo y la isla de “La Cartuja”, que es una superficie casi vacía de 215 Has., donde se ha decidido resolver el espacio de la Exposición²⁷.

A su vez, una fuerte intervención de infraestructura viaria y ferroviaria por el Este de la ciudad, permite operar sobre nuevos vacíos, con planes residenciales de gran dimensión, como fue el Plan de Pino Montano²⁸, que había sido afrontado unos años antes.

Tal vez lo más interesante de la estrategia urbanística sevillana de esos años es la triple articulación entre el espacio de Exposición de la isla de La Cartuja, la nueva infraestructura de conexión de esta zona de la ciudad a través de los puentes²⁹ con el nuevo cordón viario, y la conexión de este último con la red ferroviaria de alta velocidad que conecta con Madrid vía la gran operación de la Estación de Santa Justa, proyectada por Antonio Cruz y Antonio Ortíz³⁰. La reutilización de La Cartuja una vez finalizada la exposición, algo que debería haberse previsto desde antes de su inauguración, ha sido su mayor debilidad³¹. Una vez más, eventos puntuales de resonancia internacional, son aprovechados como plataformas de promoción de la ciudad y como acelerador de operaciones urbanísticas emblemáticas y necesarias³².

En el caso de Bilbao también se ponen en marcha algunos planes “monotemáticos” de gran interés disciplinar, como es la recuperación del frente de la ría (la zona donde se produjo el despegue industrial de la ciudad), para usos terciarios, residenciales y culturales, con el Guggenheim de Gehry, como paradigma. También ha sido importante la construcción del Metro y sus doce estaciones como sistema para reforzar la cohesión del centro de la ciudad con los municipios limítrofes.

Finalmente, planes puntuales de trascendencia urbanística son afrontados en otras ciudades españolas. Por ejemplo, Jardín del Turia en Valencia, una larga operación de espacio libre equipado sobre el antiguo cauce del río. La recuperación del río

Guadalmedina, en Málaga y su contacto con el tejido urbano, sobre todo con su centro histórico. Y en general, la puesta en uso de las zonas antiguas de las ciudades y de los frentes de agua en las ciudades marítimas y fluviales.

En Canarias los únicos planes “monotemáticos” de interés se localizan en el ámbito turístico. Durante los años sesenta y setenta, como en muchas otras ciudades españolas y de fuera de España, el fenómeno turístico en Canarias comienza a demandar un “locus” específico, que en este caso se dirige hacia las áreas situadas en el sudeste insular³³. Son operaciones de una gran vivacidad y eficacia que en pocos años consumen las partes más favorecidas del litoral de cada isla, pero que no provienen de un modelo global previamente establecido, sino que cada sector, en función de una estrategia más económica que urbanística, va desarrollando y adaptando sus propuestas tipológicas en función de los requerimientos espaciales de cada momento.

Los planes, por lo tanto, son normalmente de dimensión reducida (dependiendo del tamaño de la “promoción”), pero la yuxtaposición continuada de ellos y los elementos que en su crecimiento se van introduciendo (puertos deportivos, centros comerciales, mejoras de las vías urbanas y de los paseos de borde), genera modelos específicos de implantación turística que son económicamente solventes, pero cuya valoración urbanística en Canarias está todavía por hacer³⁴. Dentro de este proceso aditivo de crecimiento por fragmentos, algunas propuestas como TEN-BEL de los arquitectos Díaz-Llanos y Saavedra, en el sur de Tenerife podrían destacarse por el interés del modelo agregativo.

Referencias

- AAVV (1983) *Plans i Projectes per a Barcelona 1981/1982*. Ajuntament de Barcelona.
- AAVV (1985) *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- AAVV (1986) *Las Nuevas Áreas residenciales en la Formación de la Ciudad*. MOPU.
- AAVV (1990) *Diez Años de Planeamiento Urbanístico en España*. MOPU.
- AAVV (1991) *Una Ciudad que Despierta*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- AAVV (1992) *Carreteras Urbanas. Recomendaciones para su Planeamiento y Proyecto*. MOPU.
- AAVV (1993) *Revista Geometría N° 15*. Málaga
- AAVV (1993) *Revista Geometría N° 16*. Málaga
- AAVV (1995) *Plan de Barrios. 10 Años de Gestión Urbana*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- AAVV (1993) *Revista Urbanismo COAM*. N° 20. E.T.S.A. de Madrid
- AAVV (1995) *Revista Urbanismo COAM*. N° 25. E.T.S.A. de Madrid
- ARIAS, P. (1987) “Sevilla y la Exposición Universal del 92”. *Urbanismo COAM N° 2*.
- BESC’S, A.; BOTE, M. (1989) “La Ciudad del Turismo” en *Arquitectura y Urbanismo en Canarias. 1968-1988*. E.T.S.A. de Las Palmas.
- BUSQUETS, J. (1985) “Sevilla: La Oportunidad del Plan”. *Urbanismo Revista N° 3*.
- CÁCERES E. (1988) “La Ordenación Turística de Canarias”. *Urbanismo COAM N° 4*.
- CAMPOSVENUTI, G. (1981) *Urbanismo y Austeridad*. Siglo XXI.
- FONT, A. (1996) “Reforma del Por-Vell de Barcelona”. *Urbanismo COAM N° 27*.
- LOPEZ DE LUCIO, R. (1996) “Los Nuevos Ensanches de Madrid” en *Geometría N° 22*.
- TERÁN, F. (1978) *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un Proceso Imposible*. GG.

NOTAS

- 1 CAMPOSVENUTI, G. (1981) *Urbanismo y Austeridad*. Siglo XXI.
- 2 Desde el punto de vista normativo en España hay un cierto retraso respecto a otros países europeos y de hecho los planes se ponen en marcha apoyados exclusivamente en el texto refundido de 1976, documento que no hace alusión alguna al concepto de “rehabilitación”, sólo una referencia a los “catálogos protectores”. El instrumento básico en el que se han apoyado los planes para la rehabilitación de los “centros históricos” es el “Plan Especial de Reforma Interior”. El término “rehabilitación urbana” aparece por primera vez en el Decreto-Ley de 26 de Septiembre de 1990. Posteriormente se redactan tres textos refundidos.
- R.D. 375/82 sobre “Rehabilitación de Viviendas”.

- R.D. 2555/82 sobre "Rehabilitación Integrada".
- R.D. 2329/83 sobre "Rehabilitación de Viviendas".
- 3 AAVV (1990) *Diez Años de Planeamiento Urbanístico en España*. MOPU.
- 4 En este contexto algunos "planes especiales" fueron realmente ejemplares, como por ejemplo los de Aranjuez, Lérida, Salamanca, Vitoria y Madrid.
- 5 Aquí habría que señalar el Plan Especial del barrio de San Josep en Barcelona, redactado por el urbanista catalán Joan Busquets.
- 6 Véase AAVV (1995) *Plan de Barrios. 10 Años de Gestión Urbana*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- 7 AAVV (1986) *Las Nuevas Áreas residenciales en la Formación de la Ciudad*. MOPU
- 8 Varios números de la revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, BASA, contienen información y documentación sobre las propuestas citadas.
- 9 TERÁN, F. (1978) *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un Proceso Imposible*. GG.
- 10 AAVV (1992) *Carreteras Urbanas. Recomendaciones para su Planeamiento y Proyecto*. MOPU
- 11 AAVV (1990) *Diez Años de Planeamiento Urbanístico en España*. MOPU.
- 12 AAVV (1990) *Diez Años de Planeamiento Urbanístico en España*. MOPU.
- 13 AAVV (1983) *Plans i Projectes per a Barcelona 1981/1982*. Ajuntament de Barcelona.
- 14 AAVV (1991) *Una Ciudad que Despierta*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- 15 AAVV (1985) *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- 16 LOPEZ DE LUCIO, R. (1996) "Los Nuevos Ensanches de Madrid" en *Geometría* N° 22.
- 17 AAVV (1985) *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- 18 Véanse los números 20 y 25 de la revista *Urbanismo COAM*.
- 19 BUSQUETS, J. (1992) *Opus Cit*.
- 20 Las "vías de ronda" en esta ciudad eran un tema vital ya que la conexión de Barcelona con el resto del sistema regional y nacional se producía por el centro de la ciudad, a través de sus ejes fundamentales: la Diagonal, La Meridiana y la Gran Vía.
- 21 Se verifica así la propuesta Olímpica del 92, un proyecto urbanístico de gran envergadura para afrontar una reestructuración interna de la ciudad, frente a modelos urbanísticos empleados en otras Olimpiadas que lo hacen mediante operaciones específicas fuera de la ciudad (Munich) o que aprovechan instalaciones existentes (Los Ángeles y Atlanta).
- 22 Las instalaciones antiguas existentes en la zona fueron llevadas a cabo con motivo de la candidatura de Barcelona para sede olímpica en 1939, pero los juegos finalmente fueron celebrados en Berlín.
- 23 El conjunto es un proyecto de los arquitectos catalanes Correa, Milá y Margarit y el viejo estadio lo remodela el arquitecto italiano Vittorio Gregotti. El diseño del resto de las instalaciones deportivas, son: el Palacio Deportivo de Arata Isozaki y un edificio para el INEF de Ricardo Bofill.
- 24 La Villa Olímpica y la renovación del frente marítimo es del grupo M.B.M.P (Martorel, Bohigas y Mackay, Puichdomenech)
- 25 FONT, A. (1996) "Reforma del Por Vell de Barcelona". *Urbanismo COAM* N° 27.
- 26 BUSQUETS, J. (1985) "Sevilla: La Oportunidad del Plan". *Urbanismo Revista* N° 3.
- 27 El proyecto del área de la Exposición fue resuelto mediante un concurso restringido con participación de Emilo Ambasz, Francisco Saenz de Oiza, José Antonio Fernández Ordóñez, Rafael Moneo y Manuel Trillo.
- 28 Pino Montano es un área de 125 Has. de superficie, situada a 3kms. del centro de Sevilla, destinada a uso residencial. Fue un plan muy divulgado en los años ochenta, por el tipo de ordenación propuesto: en una cuadrícula muy compacta, que separa en franjas las zonas edificadas de las de equipamiento, se organiza, mediante una jerarquización de vías (ramblas, vías urbanas,...) una suerte de manzanas todas cerradas y con patio interior.
- 29 Es de interés el contraste en el diseño de los puentes entre la isla de La Cartuja y el resto del área urbana, realizados por distintos profesionales como Calatrava, Fernández Ordóñez y Martínez Calzón.
- 30 AAVV (1993) *Geometría* N° 15 y 16.
- 31 ARIAS, P. (1987) "Sevilla y la Exposición Universal del 92". *Urbanismo COAM* N° 2.
- 32 Hay que pensar que la Exposición de Sevilla del 92, tuvo un presupuesto de cerca de dos billones de pesetas, de los cuales, uno de ellos era totalmente inversión pública.
- 33 Una interpretación de este fenómeno para el caso de Canarias viene desarrollado en el artículo de E. CÁCERES (1988) "La Ordenación Turística de Canarias". *Urbanismo COAM* N° 4.
- 34 Una primera reflexión todavía muy seminal se puede consultar en BESC'S, A.; BOTE, M. (1989) "La Ciudad del Turismo" en *Arquitectura y Urbanismo en Canarias. 1968-1988*. E.T.S.A de Las Palmas.

Vivienda

Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Hablar sobre vivienda y hábitat en el marco del desarrollo sustentable, involucra una profunda reflexión sobre las dimensiones y los temas relacionados con el concepto. Por ello no es errado afirmar que en América Latina, el tema de la vivienda en el contexto de la ciudad y el desarrollo sustentable, pasa por el análisis de tópicos relacionados con la pobreza, la desigualdad y la supervivencia; ya que se considera que “la pobreza constituye causa y efecto del deterioro ambiental de la Región.”¹

La construcción de ciudad y hábitat sanos con la correspondiente provisión de soluciones habitacionales, requiere primero expandir la infraestructura urbana, resolver problemas de dotación de equipamientos y servicios básicos con el propósito de mejorar las condiciones sanitarias para el hogar y el trabajo, buscar soluciones a la ocupación de áreas inestables, optimizar recursos, y garantizar la seguridad pública, entre otros. De la calidad de vida en la ciudad, dependerá en gran medida la sustentabilidad social de América Latina, caracterizada por sus altas tasas de urbanización y pobreza.

La siguiente exposición se hace a través de las respuestas a una serie de interrogantes y, se focaliza en los temas de la urbanización, la ciudad y la vivienda y el hábitat, desde la perspectiva del desarrollo sustentable.

¿Por qué el tema de la urbanización y la ciudad en el marco del concepto del desarrollo sustentable?

Varias razones pueden enumerarse. En primer término, basta señalar que la urbanización es la intervención antrópica de mayor envergadura que ha ocurrido sobre la ecología del planeta en toda su historia. No olvidemos que cerca de la mitad de la población mundial es urbana; alrededor de 3.200 millones, cuando hace solo 40 años, esta era la po-

▶ **María Graciela Flores de Gabaldón**

Profesora de la Maestría en
Diseño Urbano Universidad
Metropolitana

blación total mundial. En el año 2000, la población del planeta alcanzó los 6.100 millones, y se calcula que las áreas urbanas están asimilando 67 millones de personas al año, aproximadamente 1,3 millones cada semana, o 180.000 personas por día, lo cual indica un crecimiento anual cercano al 1.8%. Cerca de 5.000 millones de personas vivirán en ciudades al final del primer cuarto del Siglo XXI

Otra razón a esgrimir tiene que ver con el hecho de que las ciudades y en especial las grandes aglomeraciones urbanas contribuyen de modo importante, a la degradación del ambiente y al agotamiento de los recursos naturales. Además es un hecho que las ciudades aun cuando sólo ocupan el 2% del suelo planetario, consumen el 75% de sus recursos naturales y generan el 75% de los residuos y desechos, muchos de ellos altamente contaminantes y no degradables.

Por ello suele señalarse también que de los patrones de consumo de la ciudad y por ende del tamaño de su huella ecológica,² dependerá en gran medida la supervivencia del género humano ³

La urbanización acelerada significa también: i) proliferación del urbanismo informal; ii) ocupación de áreas inestables; iii) ausencia de espacios públicos; iv) carencia o precariedad de las viviendas; v) deficiencias en infraestructura y equipamientos; vi) ocupación de tierras y áreas boscosas; vii) inseguridad, violencia, desempleo y buhonerismo; viii) contaminación ambiental y, ix) gestiones locales deficientes, agravado todo ello por la proporción creciente de pobres que habita en las ciudades.

Sobre este último punto, un examen al documento "Guide to Monitoring Target 11" (UN-HABITAT, 2003) ⁴ arroja algunas ideas sobre la complejidad del tema.

Señala el informe que "cerca de dos millardos de personas viven en las áreas urbanas del mundo

en desarrollo, y esta cifra se estima será duplicada en los próximos 30 años. Sin embargo, una buena parte de ellos serán pobres, como consecuencia del fenómeno denominado la *urbanización de la pobreza*; donde los barrios de ranchos, constituyen una de las manifestaciones más notorias de la inequidad. Se estima que un tercio de la población mundial habita en ellos. Sin embargo no hay que confundirse. No todos los barrios alojan a la totalidad de los pobres; y no todos los habitantes de los barrios son pobres". Esta fuente estima que la población que habitaba en asentamientos informales, barrios o tugurios para el año 2001, sumaba aproximadamente 924 millones, de los cuales 128 millones habitaban en la región de América Latina y el Caribe.

Asimismo, en el Informe del Secretario General de las Naciones Unidas: "Nosotros los Pueblos (2000)" se resalta que en la próxima generación, la parte de la población mundial que vive en las ciudades alcanzará los 5.000 millones de personas, y casi todo ese aumento tendrá lugar en los países en desarrollo.

"Muchas veces se dice que las ciudades son la cuna de la civilización y la fuente del renacimiento cultural y económico. Sin embargo, las ciudades son algo muy distinto para aproximadamente la tercera parte de la población urbana del mundo en desarrollo que vive sumida en la pobreza extrema. La mayoría de esos habitantes pobres de las ciudades no encuentran albergue más que en asentamientos sórdidos y peligrosos de ocupantes sin título o en barrios de tugurios. Y, aunque la población de las ciudades, al igual que la población de los países, es ahora generalmente más vieja, los habitantes de los barrios de tugurios son cada vez más jóvenes... Y, sin embargo, esas ciudades dentro de las ciudades son fuentes de ener-

gía empresarial que podría mobilizarse para dar mayor bienestar a sus habitantes y a la sociedad en general".⁵

Por todo lo anterior, no deben quedar dudas sobre la pertinencia del tema.

¿Por qué la importancia de la vivienda y el hábitat?

Veamos algunas posibles respuestas. Ante todo, porque la vivienda constituye el primer punto de contacto de los seres humanos con el ambiente. Además, se identifica como una aspiración social fundamental y es factor de seguridad. Quien tiene vivienda se siente más estable frente a la sociedad.

Por otra parte, la vivienda representa alrededor del 50% de la ocupación del suelo urbano. En una conferencia, el Profesor Joan Busquets señalaba recientemente que "la actividad residencial es la gran protagonista del proceso urbano del Siglo XX"

Otra razón a esgrimir tiene que ver con la promoción de un hábitat sano, así como de soluciones habitacionales adecuadas, ya que ello asegura un aumento duradero de la calidad de vida; y calidad de vida es intrínseco al concepto del desarrollo sustentable. La consecución de un mejor hábitat configura una de las estrategias más importantes en la lucha contra la pobreza, y en el logro de un desarrollo más equilibrado. Luego, el concepto del desarrollo sustentable involucra alcanzar ciudades de calidad, dentro de buenas políticas de ordenación territorial y poblacional.

¿Por qué es importante el tema de la ciudad sustentable?

Ante todo, porque la ciudad sustentable está estrechamente relacionada con la lucha contra la pobreza, la sustentabilidad social y el desarrollo humano. La ciudad sustentable significa además de

hábitat y vivienda de calidad, como ya lo señalamos: acceso a mejor educación, empleos suficientes, condiciones de salud aceptables, bienes y servicios culturales, igualdad de oportunidades, seguridad personal y social, oportunidad de participación, espacios públicos apropiados, buenas condiciones del hábitat físico-natural, además de libertad y democracia.

La ciudad sustentable involucra el sentido de la equidad para la presente generación, sin desmedro de las generaciones futuras. La ciudad sustentable es aquella que brinda el espacio para la construcción de la igualdad y la integración, en sustitución de la exclusión y la segregación. Es la que protege y cobija a sus ciudadanos, la que da seguridad y brinda sentido de permanencia y pertenencia.⁶

¿Por qué es importante la discusión del tema de la vivienda y el hábitat, la ciudad y el desarrollo sustentable en Venezuela?

Venezuela es un país predominantemente urbano, donde el 86% de la población habita en ciudades, y no menos del 60% habita en asentamientos informales, y no tienen acceso a una vivienda de calidad.⁷

De cada diez venezolanos, cinco no tienen acceso a una vivienda adecuada. Para el año 2004 se reporta un Déficit Total Habitacional acumulado cercano a 1.600.000 unidades, y del total de viviendas familiares ocupadas, el 17% exhibe condiciones de hacinamiento, y alrededor de 1.100.000 unidades requieren ser mejoradas.⁸

Del total de población mayoritariamente urbana para el año 2004, cifras recientes indican que cerca del 81% se encuentra en situación de pobreza y que los índices de subempleo y desempleo superan el 20% de la población. (Datos 2005)⁹

Para el año 2002, la cobertura del servicio de acueducto sólo alcanza el 82.2% de la población total (88% de la población urbana y 42% de la población rural), sin considerar calidad y frecuencia del suministro. Ello significa, que existen cerca de 4,3 millones de venezolanos fuera de acceso al servicio de agua potable (conexión a la red de acueducto) ¹⁰

Para el mismo año, la cobertura del servicio de cloacas sólo alcanza el 65.8% de la población total (72% de la población urbana y 23% de la población rural), lo cual se traduce en 8,4 millones de personas que no poseen ningún sistema formal de saneamiento (conexión a servicios de cloacas) ¹¹

Estas cifras representan, una cobertura inferior a los porcentajes promedio estimados para el año 2000, para América Latina (para los servicios de acueducto, estimados en una cobertura cercana al 94% de la población urbana y 66% de la población rural; y para los servicios de saneamiento, de 86% para la población urbana y 52% para la población rural) ¹²

Consumimos y desechamos sin cuidado. Caracas por ejemplo, se ha estimado que consume aproximadamente 200.000 ton/día de agua, 6.000 ton/día de alimentos y 30.000 ton/día de combustible; y genera 1.000.000 ton/día de aguas servidas sin tratamiento, 2.850 ton/día de contaminantes atmosféricos y aproximadamente 3.500 ton/día de basura.

Los grandes déficit de espacios públicos, infraestructura y equipamientos se concentran en las áreas más pobres de las ciudades, gran parte de la red vial urbana y de las edificaciones públicas presentan un alto grado de deterioro por deficiente conservación y mantenimiento, en especial las instalaciones educativas y asistenciales y además, la población de menores recursos no tienen acceso a tierra urbanizada ni sistemas de financiamiento formales.

Todo lo anterior no son más que manifestaciones de la insustentabilidad social de nuestras ciudades.

¿Entonces qué hacer?

Muchos interrogantes plantea el tema, por ello, en la búsqueda de soluciones, y dentro del concepto del desarrollo sustentable, cabría preguntarse entonces, si:

¿Alcanzar un Hábitat de calidad no involucra además de la construcción de viviendas, la dotación de equipamientos primarios, buena accesibilidad y posibilidad de acceder al transporte público, entre otros servicios? ¿Pueden concebirse viviendas estructuralmente aceptables y construidas con materiales de buena calidad, sin servicios de agua y saneamiento? ¿Son sustentables los asentamientos donde predominan viviendas sin deficiencias, pero con índices de criminalidad altos, y en los cuales la inexistencia de espacios públicos es una de sus características predominantes? ¿Alcanzar un hábitat sano es sustituir ranchos? ¿Es un problema que involucra legalizar la propiedad del suelo o legalizar el barrio, porque no se ajustan a las reglas de la planificación urbana tradicional?

En un escenario de recursos deficitarios ¿qué resulta prioritario, la dotación de servicios de salud y educación de calidad para la población con mayores carencias, o la provisión de materiales de construcción y créditos para la vivienda?

Sin lugar a dudas, hablar de hábitat y vivienda dentro del concepto del desarrollo sustentable significa seguridad, trabajo, buenas instituciones y gestiones públicas apropiadas y ante todo, significa construir ciudades sustentables.

Sobre este tema el Ex Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa en reciente conferencia dictada en Caracas, ¹³ señalaba que antes de pensar en cons-

truir casas, es necesario construir entornos urbanos, ciudades y civilización.

En terminos del diseño de políticas públicas ¿qué significa mejorar el hábitat y las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad?

Significa ante todo, generar importantes cantidades de recursos económicos, para la dotación de infraestructura, equipamientos y viviendas, por cuanto las inversiones requeridas superan las disponibilidades, y esta es una carrera que desgraciadamente están perdiendo la mayoría de las ciudades del tercer mundo.

Significa también, una dura prueba política para alcanzar soluciones, crear consensos, definir prioridades, metas y políticas públicas apropiadas, así como programas, soluciones y asignación apropiada de los recursos.

Por ello, sólo un crecimiento económico sostenido, y la generación de empleo, que apunte a la reducción de la pobreza, permitirá el florecimiento de políticas públicas orientadas a la consolidación de mejores ciudades, hábitat sanos y viviendas de calidad.

El camino hacia la ciudad sustentable es: la ciudad que lucha por la erradicación de la pobreza, la ciudad que nos hará sentir ciudadanos y orgullosos de legar a las generaciones por venir, un mejor entorno.

Por esta razón, en la actualidad es más importante orientar la discusión nacional hacia las políticas económicas que hagan posible la convergencia de todas las fuentes generadoras de recursos para que la lucha contra la pobreza se concrete, y pueda tener mayores efectos positivos desde la óptica de la sustentabilidad. Hay que estar conscientes que para actuar sobre la pobreza es indispensable que

la política económica del país sea exitosa. En caso contrario las estrategias sociales quedan reducidas a meras acciones asistencialistas, más en el camino de paliar los problemas, que de aportar un curso de verdadero desarrollo humano.

Señalaba en una reciente publicación que “la ciudad sustentable es la que lucha por la erradicación de la pobreza; es la ciudad que fomenta el régimen democrático y los gobiernos justos, eficaces y responsables; es la ciudad que promueve la creación de fuentes de empleo y mejor seguridad social; es la ciudad donde todos compartimos los mismos espacios y caminamos sin diferencias; es la ciudad que brinda condiciones favorables a la inversión y al desarrollo económico, social y cultural; es la ciudad donde se garantiza el acceso a un hábitat sano y una vivienda de calidad, es la ciudad donde la solidaridad, la equidad y la igualdad constituye uno de sus mejores logros; es la ciudad dotada de buenos servicios y espacios públicos, además de equipamientos apropiados; es la ciudad que protege su entorno físico y natural y promueve la protección ambiental; es la ciudad donde se garantiza la seguridad y el derecho a la vida; es la ciudad que nos hace sentir ciudadanos; es la ciudad de la cual nos sentiremos orgullosos de legar a las generaciones por venir”¹⁴.

Por último deseo citar a **Lewis Mumford**: “La ciudad es un hecho natural, como lo es una caverna, el nado de un pez, un hormiguero; pero también es una acción estética conciente, en cuya estructura comunitaria se anidan formas múltiples y simples de arte. El pensamiento se genera en la ciudad, como también las formas urbanas condicionan el pensamiento”... “La función primigenia de la ciudad es convertir poder en forma, energía en cultura, materia muerta en símbolos vivientes del arte y la reproducción biológica en creatividad social”

Notas

1 Comisión de Desarrollo y Medio Ambiente de América Latina y el Caribe/BID/PNUD (1990) "Nuestra Propia Agenda". New York. Introducción, p. xiii

2 El concepto de huella ecológica (1996), es un indicador que expresa en un solo valor la cantidad de tierra que se requiere por habitante. Permite conocer cuanta superficie de tierras productivas se necesita al año para obtener los recursos naturales que se consumen y asimilar los residuos que se producen. La capacidad de carga del planeta es un concepto utilizado para describir la cantidad de terreno productivo disponible en la Tierra y el déficit ecológico es la cantidad de tierra que falta para dar respuesta a las necesidades de una población determinada. www.planetavivo2004

3 La «huella ecológica», es decir, el impacto de la humanidad sobre la Tierra, se ha incrementado dos veces y media desde 1961. El informe Planeta Vivo, producido por la WWF (2004) muestra que la huella media es 2,2 hectáreas globales por persona, mientras que sólo hay 1,8 hectáreas globales de terreno disponible para proporcionar recursos naturales a cada habitante del planeta. Este dato se ha obtenido dividiendo los 11.300 millones de hectáreas de terreno productivo y espacio marino entre los 6.100 millones de personas. Tomado del informe de la www.planetavivo2004

4 Naciones Unidas – Hábitat- Global Urban Observatory (2003) "Guide to Monitoring Target 11. Improving the lives of 100 million slum dwellers. Progress towards the Millenium Development Goals". <http://www.unhabitat.org/programmes/guo/documents/mdgtarget11.pdf>. p6

5 Naciones Unidas. Documento A/54/2000. 3/04/2000 (2000). Informe del Secretario General a la Asamblea General. "Nosotros los Pueblos: la función de las Naciones Unidas en el Siglo XXI. <http://www.un.org/spanish/milenio/sg/report/full.htm>. Capítulo III: Un mundo sin Miseria. Punto 134

6 Tomado de la exposición que realizara el Dr. Enrique Peñalosa Londoño, Ex Alcalde Mayor de Bogotá, en la IX Convención Nacional de la Vivienda, patrocinada por la Cámara Venezolana de la Construcción y realizada en Caracas en Octubre de 2004

7 Algunas fuentes estimaron que para el año 1990, el 61% de la población urbana de Venezuela, vivía en barrios: aproximadamente 10 millones de personas asentadas en 140.000 Hectáreas (UN. Best Practices, Database (1996) citando el caso del Valle del río Catucho en Caracas) Para el caso del Área Metropolitana de Caracas y de la Región Capital (incluyendo el sector Panamericano y Los Teques), se estimó para el mismo año, una población alojada en barrios cercana a 1.161.418 habitantes, equivalente al 39.61% de la población censada en el área (Baldó J. y Villanueva F. 1996). El Tercer Inventario Nacional de Barrios (FUNDACOMUN, 1993), arrojó para ocho importantes ciudades de Venezuela un promedio de 50.4% de población alojada en barrios; y en 1999 se estimó que al menos 50% de la población urbana de Venezuela, se alojaba en Barrios (CONAVI, 2000)

8 Datos tomados de una presentación realizada por el Ing. Alfonso Linares, a la Comisión de la Vivienda de la Cámara Venezolana de la Construcción en Diciembre del 2004.

9 Datos. Perfil Sociodemográfico del Venezolano 2004 (2005).

Resumen publicado en el diario El Universal del 31/03/05. p1-19

10 Gabaldón, Arnoldo. Venezuela: Nota sobre Política de Agua Potable y Saneamiento (Septiembre 2003). Documento preparado para el Banco Mundial (sin publicar). Caracas. p21

11 Gabaldón, Arnoldo. Venezuela: Nota sobre Política de Agua Potable y Saneamiento (Septiembre 2003). Documento preparado para el Banco Mundial (sin publicar). Caracas. p21

12 Naciones Unidas. Asamblea General. Informe A/58/323 (2003). Seguimiento de los Resultados de la Cumbre del Milenio. New York. p33

13 Conferencia dictada en la IX Convención Nacional de la Vivienda, patrocinada por la Cámara Venezolana de la Construcción, realizada en Caracas en el mes de octubre de 2004.

14 Revista Construcción (2004) Edición N° 373. Caracas. p32



Memoria creativa

y políticas urbanas

▶ **Carlos Teodoro Itriago Pels**

Egresado y profesor de la Maestría en Diseño Urbano Universidad Metropolitana

I

Idealmente, toda ciudad en algún momento de su historia debe adecuarse para hacer coincidir de alguna manera sus estructuras con sus actividades y funciones, en constantes cambios. Se trata de volver a encontrar coherencia, periódicamente, entre el continente y los contenidos que justifican su existencia.

A continuación dedicaremos unas páginas a reflexionar sobre tres conceptos que tienen un rol trascendental en esa búsqueda de una nueva coherencia en las ciudades: Memoria y Política Urbana. Por una parte la Memoria es la acumuladora del espesor de la historia; en ella habita todo, y todo se puede traer de vuelta por medio del recuerdo. Luego la Política en su sentido más sublime (a veces tan maltratada), es la base de convivencia humana y social. Por último lo Urbano, que enmarca la dimensión físico-temporal (el aquí y ahora) donde se sucede la convivencia y se cultiva la Memoria.

La Memoria tiene una presencia incuestionable en las discusiones disciplinares que abordan la recomposición permanente de ciudades, donde muchas políticas urbanas se ponen a prueba, y por tanto, será el hilo conductor de este artículo.

En ocasiones pareciera que estamos frente a dos extremos. Por un lado el aparente mandato de rescatar la Memoria, ya sea a través del recuerdo de lo que se fue, o congelando situaciones preexistentes para enraizar el futuro en el pasado. En el otro extremo, parece ser que se quiere dejar atrás definitivamente aquello que ya no está. Pero es la misma cara de la moneda: todo aquel que dice "tú te acordarás" dice simultáneamente "tú olvidarás"¹. Se revela así una característica esencial de la Memoria; ésta es selectiva y contradictoria. La memoria urbana no escapa de esta característica que la mar-

"Comencé a darme cuenta de que los pasados que alteramos o inventamos son tan frecuentes e importantes como aquéllos que pretendemos conservar."

David Lowenthal

Se revela así una característica esencial de la Memoria; ésta es selectiva y contradictoria. La memoria urbana no escapa de esta característica que la marca indeleblemente, y pone presente de inmediato la vieja discusión sobre qué es aquello que se debe recordar y lo que se debe olvidar en el momento de poner en práctica políticas urbanas.

ca indeleblemente, y pone presente de inmediato la vieja discusión sobre qué es aquello que se debe recordar y lo que se debe olvidar en el momento de poner en práctica políticas urbanas.²

II.

Según Aristóteles, la Memoria es del pasado. El filósofo fue el primero en poner la dimensión temporal en la discusión sobre la Memoria. Anteriormente, Platón la definía como la representación presente de una cosa ausente.³ Los dos conceptos son los polos entre los que se ha movido y evolucionado, hasta nuestros días, la discusión que nos interesa. Por una parte nos representamos las experiencias, las situaciones y las vivencias; por la otra, estas experiencias, por lo mismo de haber sucedido, forman ya parte del pasado. Nos las representamos recordándolas. Este recuerdo, puede ser espontáneo; pero también puede ser que vayamos a su encuentro, que lo busquemos; y sea cual sea el caso, su apego a la verdad no reside, ni en la relación de unas percepciones con otras, ni en los pensamientos que albergan a ese recuerdo en la memoria, sino en la relación entre la percepción propiamente y el pensamiento que la recuerda, que no es otro que el pensamiento que la transforma.

En este punto, nos interesa la relación entre lo vivido, percibido, y pasado (como lo que ya ha existido o sucedido, y que ya no lo es más), con aquellos pensamientos que los traen de nuevo a la memoria, que los reelaboran. Estamos hablando, por tanto, de la relación que existe entre el pasado y su reelaboración en el pensamiento, y por tanto de la capacidad creativa de la Memoria.

Platón propuso en el Teeteo que la Memoria era como un bloque maleable de cera en el alma de cada quien. En ese bloque cada situación vivida dejaba su impronta más o menos profunda, como

un troquel, o "el cuño de un anillo". Para él, lo que imprimiéramos en el bloque de cera (la memoria), lo recordaríamos en cuanto que su imagen permanecería en ella; pero lo que no se imprime o lo que se borra, lo olvidaríamos.

Si quisiéramos hacer la copia idéntica de un original destruido, requeriríamos tener la impronta de su imagen previamente en la cera de la Memoria, y que esta sea de la pureza y dureza necesarias para obtener una imagen realmente fidedigna. De este proceso de reelaboración dependerá el apego a la verdad de lo recordado, por lo que puede inducir a falsedad. Sin embargo, es innegable que en ciertas circunstancias la falsedad, entendida como la "imagen no exacta de lo que fue", no es un símbolo de mala práctica; al contrario, por ejemplo en la obra creadora, puede ser en sí mismo un camino para obtener un producto final que relacione apropiadamente el pasado y el futuro, partiendo de la interpretación de la Memoria. Por tanto, a los factores pureza y dureza de la impronta, debemos añadir la del apego a la verdad de los pensamientos que la reelaboren y su interpretación.

Como recordamos arriba, "la Memoria es del pasado", pero Ricoeur también apunta que "la modificación es del presente"⁴. Adicionalmente, si el recuerdo tiene relación con lo vivido, lo percibido y lo pasado, y está enraizado en la dimensión temporal, entonces podemos asegurar que la Memoria pertenece al "mundo de la experiencia", al punto que es la única llave de acceso a las experiencias del pasado, y por tanto, el juicio sobre los recuerdos lo determina la comparación de las circunstancias reproducidas con aquellas en las que nos encontramos actualmente. Si la cara de un conocido cambia con el paso del tiempo, aquello que se mantiene parecido al primer modelo, sirve de signo de

reconocimiento. Se establece una comparación entre la nueva imagen presente aquí y ahora, con el prototipo grabado con anterioridad en la memoria, y que nos sentimos tentados de vincular de nuevo con el bloque de cera de Platón.

El modelo platónico de la impronta, limitativo en la medida que no contempla el factor temporal, es, sin embargo, particularmente útil para comprender el papel de la memoria en la ciudad. Mientras la ciudad cambia, van quedando trazas de su condición anterior que nos sirven para su reconocimiento. El ejercicio de aislar esas trazas acuñadas en la memoria de una población y su manipulación posterior, en el presente, no es más que el uso creativo de la Memoria. Es una herramienta válida para dar forma al futuro, ese mundo que pertenece a la conjetura, revelándose la relación de temporalidad que existe entre el pasado y el futuro en los fenómenos urbanos.

III.

La unidad básica de la Memoria, es el recuerdo; y este puede ser simplemente eso: una evocación formada de manera espontánea. Pero también puede ser fruto de una búsqueda activa y creativa, que es el sentido que nos interesa para nuestra reflexión y de lo que hemos venido hablando.

Bergson define a ese proceso dentro de una categoría independiente de la memoria, a la que llama de "Rememoración Laboriosa"⁵. Ricouer, la llama simplemente "Rememoración". Ésta es el acto expreso de recordar; que es una acción consciente de lo que busca. Ambos la consideran el grado más alto de la búsqueda de la Memoria, y por tanto pasa a ser la herramienta utilizada en la reconstrucción de conocimientos, eventos, situaciones y vivencias. Es una Rememoración/Acción que pone en perspectiva lo recordado al contemplarlo intencionadamente a través de un intervalo

de tiempo transcurrido entre la existencia primera del hecho recordado y su retorno, a través de la búsqueda reflexiva.

En este punto se nos plantea la cuestión de hasta que punto esa Rememoración es fiel al pasado, para así determinar el estadio al que pertenece la operación: al de la imaginación o al del recuerdo⁶; lo que quiere decir el nivel de veracidad del que hablábamos anteriormente, entendido como interpretación relativa al "ahora actual". Por ejemplo ¿En qué sentido la "reproducción exacta" de Saint Maló, en la Bretaña francesa, tras la reconstrucción de la que fuera objeto luego de la segunda guerra mundial, es realmente una reproducción del pasado? ¿Es posible decir que su reproducción nos ha trasladado de nuevo a un estado original previo a su destrucción, o más bien que se han reproducido una(s) imagen(es) de ese pasado?

Desde los tiempos de Aristóteles, y gracias a él, entendemos que un objeto que represente a otro, por ejemplo el cuadro de un caballo, ofrece una doble lectura. Por un lado puede ser considerado como el dibujo de un caballo en sí mismo, y por la otra, puede ser visto como la copia de un caballo particular. Puede ser leído de ambas maneras, porque es ambas cosas. Es la copia de un caballo, pero también es un dibujo (que representa a un caballo).

Es el ejercicio que hizo René Magritte con su cuadro "*ceci n'est pas une pipe*" (1928) Hagamos nosotros el ejercicio con una ciudad. Pongamos por caso, de nuevo, el ejemplo de la ciudad de Saint Maló luego de la reconstrucción de la posguerra. Esta igualmente presenta dos lecturas. Por un lado puede ser la copia de una ciudad: "La imagen de la ciudad anterior", la que fue antes de la destrucción. Pero también puede ser leída, como una nueva ciudad en sí misma. Según Sartre, en *L'Imaginaire*, el objeto representado por la imagen, en cuan-

Recuperar el pasado, o simplemente mantener el "aún", deberán estar sujetos a la representación de una imagen (imagen de lo que será) sobre la estructura del recuerdo y dependerá de la capacidad de poner en práctica políticas urbanas que manejen apropiadamente la relación entre pasado y futuro en esa adecuación continua que viven las ciudades en el presente.

to que representado por ella, difiere en naturaleza del tipo de existencia del objeto aprehendido como real⁷. Esta lectura es la que nos interesa en la medida que las diferencias con el modelo (con la Memoria de la ciudad que fue), nos den las pistas para descubrir la verdadera naturaleza de la intervención. La ciudad reconstruida, como imagen de la original, difiere en cuanto a imagen de ésta. Lo que la nueva ciudad, aunque "idéntica" a un original, omite o altera, es sobresaliente e instructivo en un modo tan crítico como lo que incluye, ya sea a través de la variante, de la imitación o la copia directa.⁸ Estaremos en este caso ante la platónica presencia de lo ausente. La comparación nos permitirá entender lo apegados a la verdad que estuvieron los responsables de la política de reconstrucción y del proyecto.

Aparentemente, la máxima de Kant en cuanto a lo que él llama síntesis subjetiva, compuesta del *recorrer, unir y reconocer* tiene una aplicación directa en este campo. El conocimiento que transmite a la memoria el recorrer y el reconocer los lugares, está "garantizado en actos tan importantes como orientarse, desplazarse y más que ninguno en vivir en Ö"⁹. Según Paul Virilio, no importaría que borrasen los nombres de las calles y toda la numeración de los edificios; tampoco que la ciudad quedase arrasada en *tabula rasa*; él afirma que lograría orientarse, como de hecho ejemplifica. Sólo la reconstrucción en la posguerra (en Nantes, dice) le ha logrado desorientar¹⁰. Virilio se enfrentó al recorrer sin reconocer, al igual que nos enfrentamos los venezolanos con ese sentimiento, en Vargas en diciembre de 1999. Esta situación produce una alteración en el ánimo del individuo que busca desesperadamente un vínculo con el pasado perdido y con los espacios memorables, que son a su vez "espacios habitados por excelencia". En estos espa-

cios se almacena la memoria fruto de los desplazamientos y recorridos sucesivos y de los acontecimientos y episodios que en ellos se desarrollan.

IV.

No todo lo que es digno de recordar, ha dejado de existir; es evidente que aquello que fue en alguna oportunidad, y es recordado aquí, no existe más ahora (de lo contrario no sería pasado sino presente), y en su recuerdo existe sólo como "pasado". Sin embargo, Husserl hace la salvedad de que "algo que es idénticamente lo mismo, puede ser ahora y ser pasado (*simultáneamente*¹¹), pero sólo porque entre el ahora y el pasado ha durado"¹². Este argumento del filósofo alemán es aplicable al caso de estos entes complejísticos que se mantienen en el tiempo, con sus variaciones lentas, fruto de los sedimentos que deposita sus vidas ordinarias y por lo general ajenas a interrupciones violentas, que son las ciudades. Como dice Ricoeur, "durar es permanecer el mismo". El continuar en ese ciclo de "seguir siendo, aún", es lo que determina la continuidad temporal/espacial de la ciudad. Recuperar el pasado, o simplemente mantener el "aún", deberán estar sujetos a la representación de una imagen (imagen de lo que será) sobre la estructura del recuerdo y dependerá de la capacidad de poner en práctica políticas urbanas que manejen apropiadamente la relación entre pasado y futuro en esa adecuación continua que viven las ciudades en el presente.

¿Qué significa entonces permanecer el mismo a través del tiempo? En primer lugar, expresa un aparente triunfo sobre la fragilidad temporal. Triunfo que obedece a la interpretación, podríamos decir que rígida e inflexible, de un carácter, y que para nuestra reflexión tiene un valor particular. Así, las aglomeraciones urbanas modernas en Europa, y en casi cualquier otra parte del mundo, se caracteri-



zan por el crecimiento indefinido de la población y la extensión, igualmente imprecisa, de su superficie, dentro de un territorio compartido, la Nación, donde cada cual juega un rol. Sin embargo, dentro de este modelo de ciudad, se sigue identificando un elemento “permanente”, que se identifica a través del tiempo: el casco central o antiguo, o lo que en algún momento comenzó a llamarse el “corazón de la ciudad”, que de formas diversas es guardián de la memoria de la población e incluso de sus logros culturales.

El uso de la Memoria en las disciplinas urbanas y particularmente en la elaboración de sus políticas, está inscrito en la categoría de búsqueda activa del recuerdo, que es esta Rememoración/Acción de la que ya hemos hablado y por intermedio de la cual se busca laboriosamente la marca que ha dejado lo ausente, y las presencias que serán necesarias continuar en el devenir. La búsqueda de estos recuerdos muestra efectivamente una de las finalidades principales que deben tener los actos de “Memoria Creativa” en las políticas urbanas: luchar contra el olvido y arrancar algunos fragmentos de recuerdo de la rapacidad del tiempo.

En este punto me interesa poner en la discusión otro concepto expuesto por Ricoeur; el de la deuda en el sentido de que debemos una parte de lo que somos a lo que nos precedió. Así, el deber de la memoria no se limita a guardar huellas materiales de los hechos pasados, sino que, adicionalmente, cultiva el sentimiento de obligación hacia aquellos, o aquello, que afirmamos que estuvieron, pero que ya no están. Rossi lo dice de otra manera: “En la utilización de los viejos cuerpos de las ciudades hay un hecho económico y psicológico a un tiempo. Son tanto un bien como una referencia”. En la medida que cada sociedad tiene la responsabilidad de transmitir transgeneracional-

mente lo que considera sus logros culturales y su memoria, (entendiendo que hacerlo significa un ahorro en el aprendizaje de las civilizaciones, y que cualquier pérdida del acervo cultural, memoria incluida, conlleva un derroche de esfuerzos en su reaprehensión) entonces toda política e iniciativa para mantener las memorias, o restituir cualquier pérdida en este sentido es plenamente justificable.

Así, en un extremo del espectro de casuísticas urbanas, se encuentran las operaciones en las ciudades que “pagan la deuda” con el pasado y la memoria. En estos casos, el uso de la ciudad que “aún es” como referencia para las políticas urbanas, es una búsqueda por continuar en el futuro sobre el camino andado. Estamos pues, frente al deber cumplido de no olvidar; estamos frente al compromiso con la memoria como depositaria del recuerdo y de los logros de la civilización. En el otro extremo, ubicamos los que dicen desechar la herencia. En esta clasificación entran los convencidos de que la adecuación de la ciudad a los tiempos que vienen, puede hacerse desligados de un pasado que representa una suerte de lastre: el pasado indeseable. Como ejemplo, valgan las discusiones que se dieron en Munich en la posguerra, donde los modernistas, como Robert Vorhoelzer, Franz Holzbauer y Otto Völker proponían rehacer una ciudad ajena a la memoria que la vinculaba al nazismo.¹³ En el centro del espectro, entre ambas posiciones se encuentran aquellas políticas urbanas que someten a inventario la herencia recibida; podríamos decir que buscan un compromiso donde modernización y memoria están subordinados uno al otro.

V.

En la década de los años 20 del siglo pasado, el sociólogo Maurice Halbwachs¹⁴ acuñó el término Memoria Colectiva, tan afín a nuestra disciplina. El

En un extremo del espectro de casuísticas urbanas, se encuentran las operaciones en las ciudades que “pagan la deuda” con el pasado y la memoria. En estos casos, el uso de la ciudad que “aún es” como referencia para las políticas urbanas, es una búsqueda por continuar en el futuro sobre el camino andado. Estamos pues, frente al deber cumplido de no olvidar; estamos frente al compromiso con la memoria como depositaria del recuerdo y de los logros de la civilización. En el otro extremo, ubicamos los que dicen desechar la herencia. En esta clasificación entran los convencidos de que la adecuación de la ciudad a los tiempos que vienen, puede hacerse desligados de un pasado que representa una suerte de lastre: el pasado indeseable.

Cada individuo observa la ciudad con expectativas propias, enmarcadas tanto en la experiencia personal, como en la memoria colectiva, y a través de ellas se confrontan con la realidad. A su vez, cada "actor" de la recomposición de una ciudad actúa siempre "según", "contra" o "a favor de" algo, fijando posición en relación con la tradición, a través de su práctica profesional, pudiéndose crear un abismo entre las reglas de la racionalidad de las políticas urbanas y las reglas de receptividad del público, según el cual, el habitar no es sólo un tema de necesidades, sino de expectativas,¹⁶ y en el mundo de éstas, la Memoria instrumentalizada como criterio de identidad puede ser un camino apropiado.

término atribuye la memoria, sociológicamente hablando, a una entidad colectiva o sociedad, que comparte recuerdos comunes. Así, estamos frente a los recuerdos que tenemos en cuantos miembros de un grupo, y en tanto que lo somos, accedemos a acontecimientos reconstruidos para nosotros por otros distintos a nosotros.

En el caso de la ciudad, adicionalmente esta memoria suele estar inscrita en diversas suertes de soportes materiales, de manera que el espacio corporal (el "aquí" absoluto) se vincula estrechamente al espacio de su entorno urbano (espacio de orden geométrico) donde se inscribe el recuerdo del colectivo. En ese orden geométrico, cada nuevo edificio es como un relato en un medio de intertextualidad: "la narratividad impregna más directamente aún el acto arquitectónico en cuanto que éste se determina con relación a una tradición establecida y se atreve a alternar innovación y repetición. Una ciudad confronta, en el mismo espacio, épocas diferentes, ofreciendo a la mirada la historia sedimentada de los gustos y de las formas culturales."¹⁵ En cuanto a miembros de una sociedad, somos "beneficiarios" de políticas urbanas donde otros ponen en juego nuestra Memoria individual en nombre de una Memoria Colectiva.

El alcance de un viraje inesperado y súbito sobre la narración de la historia de una ciudad, como lo sucedido en las poblaciones de la costa de Vargas, en Venezuela en diciembre de 1999, o en Indonesia en diciembre de 2004, y el peso de ese viraje en los ciudadanos, viene expresado por la persistencia de sus efectos en la memoria *post eventum*. En este sentido, si consideramos el orden geométrico del espacio construido como una estructura perdurable sobre la que se acumula la historia (una estructura que hace posible el relato de la ciudad), y por tanto un claro depósito de memoria colectiva, su

destrucción no programada presentaría una dicotomía en el sentido de que puede poner en riesgo la pérdida de la coherencia histórica de la ciudad, pero a la vez tiene la capacidad de poner en valor su significado para el colectivo, emitiendo señales que den luz sobre el camino a seguir en la reconstrucción posterior, siempre con el peso de la interpretación que unos den por la mayoría a esas señales. La reconstrucción es, pues, una operación con capacidad para volver a hacer presente lo ausente, mientras pone en manifiesto las estructuras de la ciudad que perduran *post eventum*.

Cada individuo observa la ciudad con expectativas propias, enmarcadas tanto en la experiencia personal, como en la memoria colectiva, y a través de ellas se confrontan con la realidad. A su vez, cada "actor" de la recomposición de una ciudad actúa siempre "según", "contra" o "a favor de" algo, fijando posición en relación con la tradición, a través de su práctica profesional, pudiéndose crear un abismo entre las reglas de la racionalidad de las políticas urbanas y las reglas de receptividad del público, según el cual, el habitar no es sólo un tema de necesidades, sino de expectativas,¹⁶ y en el mundo de éstas, la Memoria instrumentalizada como criterio de identidad puede ser un camino apropiado.

Notas

1 "Puedo hablar del olvido y saber de lo que estoy hablando, pero ¿cómo podría saberlo si no lo recuerdo? No hablo del sonido de la palabra, sino de la cosa significada. De haberla olvidado, sería incapaz de reconocer el valor del sonido. Cuando recuerdo la memoria, es mi memoria la que se hace presente por su propia fuerza. Pero cuando recuerdo el olvido, se me presentan los dos, memoria y olvido: la memoria por la que recuerdo y el olvido, que es lo que recuerdo" San Agustín; Confesiones, Libro X, N° 16. Alianza editorial. Madrid 2002

2 Como ejemplo propongo la ponencia del historiador de la ciudad de la Habana Don Eusebio Leal en el simposio Urban Traumas en el CCCB (Barcelona, España) en Julio de 2004. Para Eusebio Leal, quien está a cargo del proyecto de recuperación de la Habana que se adelanta desde 1991, toda visión del futuro descansa en el pasado. Según sus palabras, la única respuesta es "rehacer el centro de la Habana de manera historicista y recupe-



rar la ciudad tal cual era". Sin embargo, argumentamos, esta posición requiere un criterio para seleccionar el o los momentos históricos que se recuperarán. Por ejemplo, en la Habana, se está reconstruyendo la antigua universidad, destruida a principios del siglo XX. Pero solamente se reconstruye "la cúpula"; el resto de las edificaciones no fueron considerados "apropiados" para la reconstrucción, y por tanto quedarán en el olvido, y la visión de futuro descansará, como suele suceder, sobre una porción preseleccionada, intencionalmente, de su pasado.

3 Para Aristóteles, ver De la Memoria y de la Reminiscencia en *Parva Naturalia*, Alianza, Madrid, 1993. Platón en Teeteto o sobre la ciencia, Anthropos-MEC, Madrid, 1990

4 Ricoeur, Paul; La Memoria, la historia, el olvido. Editorial Trotta, Madrid, 2003.

En todo caso, tanto para San Agustín como para Descartes, la memoria proviene de los vestigios que las impresiones sensibles dejan en nosotros, y de las modificaciones que sobre ellas haga al pensamiento.

5 El filósofo alemán Edmund Husserl por su parte, distinguía la retención o evocación simple de lo pasado como "recuerdo primario" y como "recuerdo secundario" a la reproducción del pasado. Husserl, Edmund; Lecciones de fenomenología de la conciencia interna del tiempo. Ed Trotta. Madrid 2002. Primera edición en Alemán en 1905

6 Estas categorías son planteadas por Platón, en el Sofista, cuando habla de las artes miméticas: el arte *fantasmático* cargado de imaginación, engañoso por naturaleza, y el arte *eikástico*, veraz y respetuoso del recuerdo.

7 Es lo que Sartre llama "conciencia creadora" y "conciencia realizadora". Ricoeur, Paul; Ob cit.

8 El argumento es de George Steiner en *Presencias Reales*. Editorial Destino. Barcelona 1991. En ese texto se refiere a lo que "la Eneida rechaza, altera, omite de la Ilíada y la Odisea" (p25)

9 Ricoeur, Paul; ob. cit. Para este autor, el punto de unión de la memoria y de la historia, es de carácter geográfico.

10 Virilio, Paul; Ville Panique. Ed. Galilé. París 2004

11 Añadido mío.

12 Husserl, Edmund; *ibid.*

13 Rosenfeld, Rosenfeld, Gavriel D; Munich and Memory. University of California Press, Berkeley, 2000

14 Halbwachs, Maurice; La mémoire collective. Ed. Albin Michel. París 1997

15 Ricoeur, Paul; ob. cit.

16 Ricoeur, Paul; "Arquitectura y hermenéutica" en *Arquitectonics* N° 4 2002

Bibliografía adicional

Boyer, Christine; The city of collective memory. MIT Press, Cambridge, Mass. 1994.

Tadié, Jean-Yves y Marc; Le sens de la memoire. Gallimard. Saint Amand. 2004

Lowenthal, David; El pasado es un país extraño. Ediciones Akal. Madrid 1998.

Nancy Requena

Doctora en Ciencias Políticas.

Coordinadora Administrativa del
Decanato de Estudios de Postgrado
Universidad Metropolitana

Reflexiones de un ciudadano

Hablar de política y ciudad para muchos no tiene sentido, no la encuentran en medio de los espacios por los que transitan, no la tocan, no la miran. Sin embargo, como decía Hannah Arendt (1997), la política es la forma como los hombres se organizan en su diversidad para lograr un fin superior y vivir en libertad. Es la acción de los hombres y mujeres al tomar determinado camino en el acontecer político la que define los hechos.

La ciudad es el reflejo tangible donde se comenzó a organizar sociedad, las personas se unieron por su capacidad asociativa para resolver los problemas comunes. También en ella se fueron representando los símbolos del poder que en transcurrir de la historia quedaron allí como testigos silentes de una época. Para los griegos “la polis” era la ciudad soberana, autónoma, y cuyo espacio reflejaba la organización institucional, quedaba representada en la magistratura, el consejo y la asamblea de ciudadanos. No se podía ejercer la ciudadanía, la política, fuera



Caracas. Foto Oscar Grauer.

de los espacios de la ciudad; el ciudadano y la ciudad estaban estrechamente vinculados.

En la misma proporción en que la sociedad se hizo más completa también lo hicieron sus ciudades, así fue necesario crear nuevas normas de convivencia para evitar que la variedad de intereses individuales por legítimos que ellos sean, se enfrenten en una lucha que destruyera a la sociedad misma.

La ciudad puede convertirse en el espacio más agradable por la acción de la política o, por el contrario, degradarla al punto que los ciudadanos no puedan disfrutar de ella, y aquí nos enfrentamos en cómo las políticas públicas de un gobierno nos afectan en el uso que le damos a los espacios donde habitamos y que nos pertenecen a todos.

Cuando se escucha a personas de diferentes edades expresándose con gran orgullo: "yo soy apolítico". Vale preguntarse: ¿Acaso no le importa dónde vive? ¿Puede serle indiferente que frente a su hogar conviertan esa calle en un tiradero de basura? Si los servicios básicos como agua, luz, no llegan ¿no hay a quién reclamarle? ¿No es la ciudad el lugar donde trabajamos, estudiamos, nos divertimos? Entonces, ¿no son los ciudadanos, en el libre ejercicio de sus derechos, quienes están en la obligación de hacer que la política trabaje para el logro de un espacio más noble? ¿No es responsabilidad de todos hacer de la ciudad un disfrute?

En este orden de ideas, un ejemplo práctico se puede mostrar en lo ocurrido en Venezuela a partir del proceso de descentralización que permitió la elección directa de alcaldes y gobernadores. Recorrer la "autopista" regional del centro permitía evidenciar grandes diferencias y, al entrar en los distintos estados, resaltaban los contrastes como unos y otros trabajan el espacio público.

Una ciudad organizada, limpia, con espacios públicos cuidados, con parques, áreas para el tran-

seúnte y para los vehículos sin que tengan que competir entre ellos, es el reflejo de civilidad tanto de gobernantes como de gobernados. La política de un país se refleja en cómo son sus ciudades.

Observar lo ocurrido en el estado Vargas, en febrero pasado, refleja cómo la política o la ausencia de ella, puede llevar a sus habitantes a vivir en una situación de incertidumbre y precariedad existencial. Ya habían pasado cuatro años del gran deslave de 1999 y, a la destrucción allí ocurrida por efecto de las lluvias no se le había dado respuesta, no se solucionaron los problemas medulares que evitar que en un futuro volviera a pasar, el gobierno fue negligente es verdad, pero también sus habitantes que no demandaron con suficiente fortaleza en el uso legítimo de sus derechos políticos, es decir, que se invirtieran los recursos para reestablecer condiciones dignas donde vivir. ¿Puede alguien explicarse que en el estado Vargas, con las condiciones de problemas estructurales no resueltos, en las elecciones de alcaldes y gobernadores del 30/10/2004 hubo un 85% de abstención?

Tradicionalmente escuchamos que en las elecciones de alcaldes y gobernadores hay un porcentaje mayor de abstención que en las presidenciales. Pero, ¿los ciudadanos que habitan nuestro país no se han percatado que a partir de 1989, cuando ocurrió por primera vez la elección directa del gobierno de su ciudad o de su estado, se les transfirió a ellos el control inmediato del gobierno local? A partir de ese hecho, la comunidad ejercería su poder ciudadano exigiéndoles a alcaldes y gobernadores la rendición de cuenta de su gestión, planteándoles directamente sus exigencias y negociando con ellos, no a una figura lejana de la capital del país, a esta persona que es vecino y que si quiere ser reelecto dependerá de mi voto, no del partido

Si los habitantes no interiorizan que la ciudad les pertenece y es su derecho disfrutarla y mantenerla, así como exigirle a los gobernantes de turno que la cuiden y mejoren, se está alejado del disfrute de la ciudadanía. Los gobernantes pasan, los ciudadanos permanecen.

La deuda del impuesto inmobiliario, mejor conocido como derecho de frente, asciende a Bs. 47 millardos, o sea que la tasa de morosidad está entre el 73,02 % y el 96,23 %. Pero lo más interesante que conseguimos leer es que los que más deben son los propietarios que viven en las urbanizaciones ...

político al que pertenece. Si no ejerzo el poder del voto para mejorar mi ciudad ¿quién lo hará?

Ahora reflexionemos si no hay relación entre la política y la ciudad. Si los habitantes no interiorizan que la ciudad les pertenece y es su derecho disfrutarla y mantenerla, así como exigirle a los gobernantes de turno que la cuiden y mejoren, se está alejado del disfrute de la ciudadanía. Los gobernantes pasan, los ciudadanos permanecen. Y así como hay una gobernabilidad que refleja las características de un país, así también la anarquía o el orden en la ciudad expresa la realidad de un país, el nivel educativo, la calidad urbana también es un reflejo de modernidad.

Imágenes de basura esparcida por las calles, llena de buhoneros, con árboles muertos y olores repugnantes, anarquía urbana, demuestran el nivel político de un país y de sus ciudadanos. Frente a este cuadro, grandes espacios público limpios, organizados, con hermoso paisajismo, parques donde disfrutar de un sano esparcimiento, en el que hay normas de convivencia que todos respetan, también reflejan al país y su gobernabilidad.

Pero exigirle a los gobernantes de nuestras ciudades que respondan a los ciudadanos supone, como contrapartida, que éstos cumplan con el municipio pagando sus impuestos, práctica que en nuestro país parece exótica porque no hay cultura cívica tributaria. Veamos un ejemplo, el municipio Baruta.

En el diario El Universal del domingo 20/03/2005 pudimos leer un interesante trabajo donde señalaban que la deuda del impuesto inmobiliario, mejor conocido como derecho de frente, asciende a Bs. 47 millardos, que la tasa de morosidad está entre el 73,02 % y el 96,23 %. Pero lo más interesante que conseguimos leer es que los que más deben son los propietarios que viven en las urbanizaciones Colinas de Valle Arriba, Colinas de Bello Monte, El Cafetal,

Los Samanes, Prados del Este, Lomas de Prados del Este, La Trinidad, Santa Paula, Santa Fe de los Prados, Manzanares, Parque Humboldt, Las Mercedes, Caurimare y Cumbres de Curumo. Vale preguntarse: ¿será que los niveles socioeconómicos y educativos de los habitantes que viven en las zonas antes mencionadas no les permite comprender la importancia de cancelar los impuestos municipales?

Lamentablemente no suponemos que ese sea el problema. Lo real y doloroso es que no comprendemos que la ciudad nos pertenece y hacer que ella sea hermosa, segura, cálida, en otras palabras, que nos de calidad de vida, depende de nosotros de nadie más. No tenemos que encerrarnos en centros comerciales, la ciudad podemos disfrutarla si comenzamos a quererla, cuidarla y nos hacemos responsables porque ella sea viable para el disfrute de todos. En la medida que rechazamos la política y no ejercemos nuestros deberes y derechos, también renunciamos a ser ciudadanos y vivir en una ciudad digna.

Referencias

Arendt, H. (1997). ¿Qué es la política? Barcelona: Paidós.

Bobbio, N. et. al. (2000). Diccionario de política. Madrid: Siglo XXI, 12va. Edición

De Ornelas, E.: "Vecinos que no hacen frente", El Universal, Caracas, 20 de marzo de 2005

