

LA CIUDAD COMO EL LOCUS CLASICUS DEL DESARROLLO. Escapando a la intervención urbanística de la piedra.

Nelson Sira

Resumen

Presentaremos una visión amplia y sugerente sobre los dilemas de la ciudad actual y sus problemáticas dentro del paradigma del desarrollo urbano contemporáneo. Se esbozarán dos nociones emblemáticas y contrapuestas de concebir la vida urbana, de la mano de Jane Jacobs y Charles Edouard Jeanneret, mejor conocido como Le Corbusier. Con ello se persigue poner en perspectiva los retos que implica la comprensión del espacio público en la construcción de ciudades enmarcadas dentro de un ambiente de gobernabilidad democrática local. Todo lo anterior inmerso en el acompañamiento social que viene realizando la Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville al Proyecto Comunitario UDU-10 que adelanta la Alcaldía de Valencia y el CONAVI (Consejo Nacional de la Vivienda).

Palabras Claves: Desarrollo, Sustentabilidad Urbana, Gobernabilidad Democrática Local, Movilidad, Espacio Público, Externalidades y Capital Social.

THE CITY AS THE "LOCUS CLASICUS" OF THE DEVELOPMENT. Scaping from the urbanistic intervention of the stone.

Summary

We will present a wide and suggestive view on the actual city's dilemmas and its problematics inside the paradigm of the contemporary urban development. We will outline two emblematic and opposed notions to conceive the urban life, at the hand of Jane Jacobs and Charles Edouard Jeanneret, better known as Le Corbusier.

In this sense, we pursue to put in perspective the challenges that imply the comprehension of the public space in the construction of cities, framed in an environment of local democratic governability. All the above is immersed in the social accompaniment that is working out the Alexis de Tocqueville Rectoral Professorship to the UDU-10 Community Project, that is anticipating the Valencia's Mayor's office and CONAVI (Housing National Council).

Key Words: development, urban sustainability, local democratic governability, movement, public space, externalities (outsiders) and social capital.

Introducción

"Lo que importa es promover la vida urbana de los ciudadanos, alojados en concentraciones lo bastante densas y diversas como para ofrecerle una sólida oportunidad de desarrollar una vida urbana"

Jane Jacobs, 1961

Recientemente en la ciudad de Johannesburgo, Sudáfrica, se llevó a cabo una cumbre más acerca del desarrollo sustentable, este tipo de cumbres se han venido realizando en las últimas décadas siendo las más emblemáticas: Estocolmo, Suecia (Declaración sobre

el medio humano) 1972, Río de Janeiro, Brasil (Cumbre Mundial de la tierra) 1992, y Estambul, Turquía 1996.(Declaración sobre los asentamientos humanos). Los productos que se han venido derivando de cada una de ellas han sido: 1) Reconocimiento de la existencia de una crisis ambiental; 2) Búsqueda un proceso de integración conceptual y operativo entre desarrollo y medio ambiente (creación de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo 1988. Informe Bruntland) 3) Admitir que la urbanización, como fenómeno estructural, obliga a entender a la ciudad como el lugar en donde se libra y se libran las batallas por la sostenibilidad y el desarrollo.

Para reflexionar sobre el tercer aspecto nos sumergiremos parcialmente en el Proyecto Comunitario UDU-101, que están llevando a cabo conjuntamente la Alcaldía de Valencia y el CONAVI. Algunas de las ideas centrales de este proyecto: gobernabilidad democrática local, capital social estructural, rutinas decisionales, organizaciones horizontales, ciudad, ciudadanía, y forma urbana construida requieren de una revisión exhaustiva. Asimismo conceptos estructurantes como entre otros el de lugar, espacio comunal, movilidad que juegan un papel determinante en la conducta de los ciudadanos tampoco son considerados. La situación se agrava cuando nos damos cuenta que en la tradición política venezolana marcadamente centralista, las ciudades no han jugado un papel independiente en los planes de desarrollo ni la teoría política ha hecho investigaciones serias sobre la evolución política de las ciudades venezolanas.² Esta situación implica una escasez de ideas para los hacedores de políticas públicas urbanas en un contexto de globalización en el que la regla decisional viene dada por el famoso dictum de la Comisión Bruntland : "pensar globalmente actuando localmente". En este contexto mundial las ciudades adquieren un papel protagónico económico-político-social³.

La sustentabilidad y la bifurcación de sus senderos.

De acuerdo a Enrique Leff, la discusión sobre el paradigma del desarrollo urbano sostenible se encuentra polarizada en dos tendencias. La primera, que domina el discurso del desarrollo sustentable, destaca la reconversión ecológica de la racionalidad económica por la vía de la liberación del comercio y de la acción equilibradora de los mecanismos de mercado. La segunda, fundada en el concepto de gestión participativa de los recursos y democracia ambiental, subraya la construcción de una nueva racionalidad social fundada en la participación directa de la población en la gestión y manejo de sus recursos ambientales. La primera apunta hacia la internalización de las condiciones ambientales de una producción sustentable y sostenible dentro de la racionalidad económica dominante y hacia una democratización del capital. En la segunda este orden mundial y las estructuras de poder prevalecientes condicionan la emergencia de una racionalidad económica descentralizada y una desconcentración del poder que apuntan hacia una democratización de las formas de apropiación de la naturaleza, de la vida política y de los procesos productivos y en consecuencia y mas relacionado con nuestros propósitos, la creación y producción de la forma urbana construida.

Hirschman y su enfoque pionero de capital social, elemento estructurante para el entendimiento de la crisis del espacio público contemporáneo.

El segundo enfoque de la nueva visión sobre el desarrollo (fundada en la gestión participativa en la construcción de una forma urbana determinada) hace necesario encontrar un desarrollo "sin destrucción", al contrario de lo que propugnan científicos futuristas optimistas que insisten en que el desarrollo económico necesariamente trae

consigo destrucción, una destrucción creadora al estilo shumpeteriano. Curiosamente, un discípulo de Schumpeter, Albert Hirschman, introdujo un concepto sumamente importante el cual no fue explotado (por lo menos en los libros de texto) dicho concepto fue el de recurso moral, éste se diferenciaba del recurso natural y el técnico en el sentido que era el único que se veía incrementado con su uso, y su no empleo conllevaba a una degradación sistemática del mismo. Estas reflexiones son presentadas por Hirschman en su libro del año 1958: la estrategia para el desarrollo. El rescate de esta reflexión logró ser articulada por Robert Putnan en su famosa investigación de inspiración toquevilliana Para hacer que la democracia funcione concerniente a la diferencia en el desarrollo regional entre el norte y el sur de Italia, que se ha convertido en referencia obligada para abordar aspectos de desarrollo endógeno y capital social.

Dado lo anterior, vale comentar que luego de realizada la prueba piloto de evaluación de capital social en cinco comunidades del sur de la Ciudad de Valencia en estudio conjunto con el Banco Mundial, así como el acompañamiento social que se está llevando a cabo en la UDU-10, La Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville mantiene la idea que el surgimiento de normas, valores, actitudes y creencias, tiene una dimensión espacial ineludible porque las mismas emergen de la cotidianidad de la interacción humana en espacios definidos, aún hoy día, a pesar de las muy en boga innovaciones tele comunicacionales y telemáticas, la mayor parte de la humanidad socializa en espacios o lugares públicos o privados. A mayor interacción mayor probabilidad de emerger capital social lo que es otra manera de expresar el surgimiento de los recursos morales que nos mencionase Hirschman.

Jane Jacobs: La Ciudad como Vida Pública Cotidiana.

En el libro Muerte y Vida de las Grandes Ciudades,(1961) Jane Jacobs nos presenta un análisis profundo de la ciudad como un todo de interrelaciones entre sus habitantes y los espacios físicos e intangibles que la conforman. La ciudad es para Jacobs el resultado de la vida pública cotidiana, llamada a sustentar la vida en colectivo de sus ciudadanos y no debe ser ordenada de acuerdo a principios urbanísticos rígidos, pues la misma es un sistema adaptativo complejo que obedece a un orden muy particular.

Para Jacobs la ciudad constituye un abanico amplio de posibilidades de elección, sobre todo por la diversidad que en ella debe converger, y por lo tanto debe ser un sistema abierto. La autora es una convencida del modo de existencia urbano, en donde una mezcla de usos y formas constituyen una riqueza importante. Jacobs nos presenta una apología de la calle como un recurso para el sustento de la vida en colectivo, ésta (la calle) está llamada a presentarnos:

Un enredado ballet en el cual cada uno de sus bailarines y conjuntos manifiestan claramente sus elementos distintivos, que, como milagrosamente, se dan vigor y densidad mutuamente, componiendo entre todos un conjunto armónico y ordenado ...[el cual] nunca se repite a si mismo en ningún lugar, es decir, no repite la representación como en una gira; incluso en un mismo y único lugar, la representación está llena de improvisaciones (Obcit:165)

Para que esto suceda, de acuerdo a Jacobs, es necesario establecer una clara demarcación entre el espacio público y el privado; sustentando esta diferencia en lazos de solidaridad y confianza que se tejen a través del contacto cotidiano de manera espontánea. Esta situación nos conduce a plantear someramente algunas reflexiones en cuanto a la noción de espacio público contemporáneo, esto con la intención de poner en perspectiva la diferencia existente entre espacio público y espacio de uso colectivo los

cuales son diametralmente opuesto sobre todo por sus implicaciones Jurídicas, Filosóficas, y Sociológicas.

Uno de los autores que ha adelantado reflexiones en este sentido es Jordi Borja quien en su ensayo Ciudadanía y Espacio Público nos introduce el concepto de agarofobia urbana, la cual consiste en un temor al espacio público, ya que el mismo según Borja: "No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o sencillamente un espacio residual entre edificios y vías". Para romper con lo que Borja denomina agarofobia urbana nos dice que el espacio público debe ser:

Un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. La dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus personas pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, de paso o a los que hay que ir, puede ser una fábrica o un depósito abandonados o un espacio intersticial entre edificaciones. Lo son casi siempre los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte y a veces reservas de suelo para una obra pública o de protección ecológica. En todos estos casos lo que define la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatus jurídico (Borja,1997:3).

Es en esta noción de espacio público en donde puede surgir capital social Jane Jacobs nos proponía en la década de los sesenta potenciar la interacción cotidiana, podríamos llamarle el capital social tal y como Putnam lo hace al reflexionar sobre un problema distinto, pues Putnam no reflexionaba sobre la forma urbana.

La Intervención Urbanística de la Piedra: la Muerte de la Calle.

En este contexto es importante estudiar el Proyecto Comunitario UDU-10 de la Alcaldía de Valencia que parte de una visión pública de las calles en las líneas señaladas por Jacobs. La autora ofrece focalizar la intervención en: a) El desarrollo de calles interesantes y animadas, b) Trazar las fábricas de las calles de una manera lo más parecida posible a una red contigua que abarque todo un distrito o de dimensiones y poder tales que lo constituyan potencialmente en una sub ciudad c) Integrar la calle a las plazas y edificios públicos buscando complejizar e intensificar aún más la diversidad y multiplicidad de cada calle d) Hacer todo lo posible por crear un mínimo de identidad funcional.

De todo ello se desprende una inquietud por no fomentar la autodestrucción de la diversidad, la cual es posible si las calles no cumplen mínimas condiciones intrínsecas o si son consideradas solo como vías de tráfico. Vale decir, es necesario que la calle presente: a) una clara delimitación del espacio público del privado; b) los ojos que le vigilen, los ojos de los que podríamos llamar sus usuarios naturales. También las edificaciones que bordean la calle han de estar orientados hacia ella; c) la acera debe utilizarse prácticamente sin descanso: es el único medio de atraer la mirada de quienes se encuentran dentro del interior de las edificaciones. (A nadie le gusta mirar por una ventana que da a una calle vacía).

Contrario al tratamiento de la calle sugerido por la autora, Le Corbusier, en su obra: La Ciudad del Futuro (1924) plantea: "La calle moderna debe constituir una obra maestra de ingeniería civil y no una obra de peones camineros.

Le Corbusier en sus principios de urbanismo consolida las bases de una tradición que hará énfasis en la fragmentación y la localización diferenciada de las actividades contrario a las actividades compactas. La intención de Le Corbusier es llegar a:

Constituir los dos ejes de la ciudad (de cualquier ciudad) necesarios para ingresar a las autopistas en cualquier punto de su recorrido y atravesar la ciudad y llegar a las afueras a las mayores velocidades, sin tener que soportar ningún cruce

Le Corbusier personifica el cambio de la calle hacía la autopista. En su proyección espacial no hay cabida ni para la calle tradicional ni para la cultura de la calle, pues el nuevo protagonismo asignado al automóvil generará un tipo de planificación acorde con las necesidades de tráfico. Sus propuestas urbanísticas resultan más inseparables que nunca de un determinado sistema de valores y su proyección del espacio se configura en orden a crear un clima mental. Esta lógica es la herencia del urbanismo progresista la cual se traduce en una disposición simple que atraiga a la mirada y la satisfaga. El visuismo desplaza a los sistemas complejos como comprensión de la ciudad. De hecho, frente al sentimiento popular que atribuye las calles al pueblo, Le Corbusier argumenta: "si no hay calles no hay pueblo". En este sentido, se consideran pertinentes algunos aspectos, señalados por Jordi Borja en el ensayo ya mencionado "Ciudadanía y Espacio Público", donde conceptualiza al urbanismo contemporáneo como reconstructor de ciudades. Éste, para Borja, se focalizó en un funcionalismo eficientista, dotado de un instrumental separador más que integrador y cuyo resultado ha sido casi siempre la aplicación de políticas sectoriales que en lugar de promover actuaciones que articulen la diversidad y la complejidad de las demandas urbanas lo que hacen es simplificarlas. La decoración de algunos espacios públicos que queden libres no garantiza el surgimiento de la complejidad, que consiste en toda una madeja de interrelaciones que se dan a partir de la interdependencia entre los diversos componentes que integran una ciudad, especialmente por sus diferencias, que son la causa de los intercambios y los conflictos. Aspectos que no son capturados por un enfoque sectorial ya que el mismo tal como nos ha señalado Rebollo y Pindado, aunque:

Permite la especialización y la consiguiente mejora en la calidad del producto ofrecido, no permite una visión global del lugar en que se actúa, realiza una abstracción de las intervenciones que coinciden en el mismo territorio y en ocasiones en los mismos segmentos de población

por lo tanto:

Este enfoque pierde de vista los múltiples matices y condicionantes que ofrece la realidad territorial donde se encuentran las personas destinatarias de esas políticas.

El enfoque sectorial, y por ende, la abstracción de las intervenciones múltiples en el mismo territorio, significa la muerte del mismo, dejando de comprender que:

El territorio presenta tanto condicionantes, elementos negativos que deben considerarse, como potencialidades, ventaja que pueden colaborar en el mayor éxito del programa. Desconocer unos y otros pueden comportar el fracaso o la reducción de la rentabilidad social de la actuación concreta.

El territorio no puede ser entendido como el lugar donde se concretan las políticas o las intervenciones urbanísticas de "la piedra", olvidando que en esos espacios viven personas que tienen cosas a decir al respecto de la planificación de su entorno y que en ocasiones lo diseñado por los arquitectos no corresponde a las particularidades de la población del territorio donde se ejecutan.

La Calle Como Espacio Público. Entre el Colapso y La Oportunidad

"Las calles son lo único que tenemos (Mujeres de Bella vista I) "Parte de nuestra casa", el parque de los niños, el patio e' la casa' (mujeres de Ambrosio Plaza).

Las calles del barrio son una vía de acceso importante... mayormente son vías de esparcimiento pa' los muchachos" (hombres de Renni Ottolina).

Son muy importantes pues sirven para todo ((Hombre Bella Vistal). Es como si fuera una plaza, un parque, todo porque uno todo es para la calle, fiestas, de todo" (mujeres Alexander Burgos II) " bueno las calles son para todo" (hombres Ambrosio Plaza).

"todas las calles son peligrosas"(mujer de Bella Vistal).

Lino pasa muchos sustos cuando andan esos carros y motos a millón (Mujer Ambrosio Plaza)

"Como te venia diciendo, los niños juegan en la calle y ahí pasan esos motorizados, como alma que lleva el diablo, y no son de aquí tampoco, son de otros barrios y si tú le dices algo, lo que te saca es una pistola, porque son malandros." "Vienen de otros lados... si porque el barrio tiene muchas vías de acceso. Tiene entrada por los bomberos", "El Combate" "por la Rafael Caldera, por allá por la calle El Lago" (Hombre de Renny Ottolina), "No, tú sabes que ya uno le da miedo dejar los niños en la calle... ya uno le prohíbe a los muchachos que saquen las bicicletas pa' la calle, porque vienen lt se la roban... y se la roban sigo que le clan gin trancazo al muchacho y lo dejan ahí", "En las esquinas, mire, andan es en las esquinas", "La cancha... desde la cancha hasta la escuela" (mujeres de Ambrosio Plaza).

Fuente : La Calle, el Condominio, las condiciones de vida, los Indocumentados y la Gobernabilidad. Una Aproximación Cualitativa a la UDU-10 a través del perfil organizacional. Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville. Documento

James Holston, uno de los críticos más acérrimos del urbanismo que está causando la muerte de las calles, afirma:

La Arquitectura moderna ataca la calle porque constituye una organización arquitectónica de los dominios públicos y privados de la vida social que el modernismo busca desbancar (....) la calle no es simplemente un lugar donde diversas categorías de actividades ocurren.

También representa un principio de orden arquitectónico a través del cual la esfera pública de la vida civil está representada y constituida (Holston,1989:103).

Esto es un gran reto para los encargados de ejecutar el Proyecto Comunitario UDU-10. Apostar por diseños que promuevan la vida pública de los ciudadanos nos invita a considerar el rol de la gobernabilidad democrática en nuestro país el Prof. M.J. Cartea señala en su ensayo "La no-existencia de los Tres Derechos Comunicacionales de los Ciudadanos en la Ciudad de Valencia" que:

El impacto acumulado de las políticas públicas diseñadas bajo la visión salami (sectorial a ultranza) de la ciudad ha conducido a un colapso del espacio público urbano... el colapso del espacio público, que caracteriza a las ciudades venezolanas, incide negativamente en la posibilidad de establecer procesos democráticos reales. La democracia formal es una democracia sin espacio público lo cual en esencia es una contradicción de términos. (Cartea, 2000:2)

Adicionalmente comenta que los resultados del latinobarometro, entre 1972-1999, para el caso de Venezuela, son dramáticos.

Venezuela sale catalogada como un país altamente vulnerable en el área política y social. Uno de los países de mayor vulnerabilidad de América Latina. La data que utiliza el latino barómetro es agregada para el país, si hubiese sido desagregada a nivel de ciudades, creo que los resultados hubiesen sido aún más dramáticos. (Ibiden:2)

Las reflexiones anteriores conducen a diversos aspectos siendo uno de ellos las implicaciones democráticas que la forma construida puede generar en los ciudadanos y la necesidad de un lenguaje público vigoroso como instrumento pivote de procesos democráticos. Cartea, a lo largo de sus reflexiones sobre la ciudad,' ha sido enfático en señalar que una ciudad sin espacio público es una ciudad sin un vigoroso lenguaje público ya que no permite la comunicación de preferencias, gustos y preocupaciones de los diversos grupos sociales, sobretodo de aquellos con muy bajo nivel de recursos (organizacionales, retóricos). Ante esta situación, y de acuerdo a los primeros avances de campo desarrollado por la Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville, la ciudad de Valencia es una ciudad donde:

Nadie habla con nadie, el arte de la conversación (Zeldin, Oakenshot) es casi no existente entre grupos sociales y entre grupos sociales y el Gobierno Municipal. Los conflictos urbano-locales son resueltos desde el tope de la jerarquía organizacional-política y se implementa una familia de políticas públicas caracterizadas por el dominio qua-absoluto del conocimiento experto en detrimento del conocimiento local poseído por los ciudadanos. (Ibiden:3)

No queremos obviar que el desafío del espacio público es una realidad, (existen muestras crecientes por el interés del mismo en el urbanismo latinoamericano) sin embargo, por ahora, en la ciudad de Valencia la dinámica más fuerte es su sustitución por viales, shoppings rodeados de estacionamientos, (que constituyen espacios de uso colectivo pero no espacios públicos) urbanizaciones cerradas, etc.

El reto de este tipo de proyectos comunitarios es estar al tanto que la fragmentación de la ciudad está tomando cada vez mayores matices, y a su vez otorgando nuevos significados a partir del aislamiento. Lo anterior es importante considerarlo, ya que en una situación caracterizada por el colapso del espacio público urbano, la profundización de los procesos democráticos no puede ser vista, como muy bien ha señalado Stephen Haggard en su ensayo "La Reforma del Estado en América Latina": "Simplemente como una cuestión de corregir los incentivos burocráticos internos (...) sino por implementar procesos inherentemente políticos".

Movilidad, Medios de Transporte y la Ciudad.

¿Qué significa una ciudad sin cruce, sin intersecciones? ¿Que implicaciones sociales y políticas tiene? Esta visión, fue plasmada como forma urbana al detalle, en la ciudad de Brasilia. Brasilia constituye en su existencia, las consecuencias de vivir en una "ciudad" sin intersecciones, sin esquinas, en donde las calles han muerto y se han convertido en vías de tránsito. (ver Figura). Como señala James Holston:

El descubrimiento que Brasilia es una ciudad sin esquinas produce una profunda desorientación. Como mínimo, el darse cuenta que la utopía no tiene cruce significa que tanto peatones como conductores tienen que aprender a renegociar la movilidad urbana. En un sentido amplio, señala que "el hombre multiplicado por el motor" - para usar una frase preferida del futurismo. Ha llevado a cabo su utopía (Holston, 1989:101).

Y en esta renegociación entre peatones y conductores los primeros siempre pierden. Esta pérdida se radicalizó en la muerte de las calles como espacio público cotidiano.

En lugar de calles; Brasilia las substituyó por avenidas de alta velocidad y cul de sacs residenciales, en lugar de los peatones los automóviles; y en lugar de un sistema de espacios públicos que son los espacios que tradicionalmente aportan las calles, la visión de un Urbanismo Mesiánico y Moderno (Holston. Ibid).

La no-existencia de calles en principio, como es el caso de Brasilia, nos lleva a hacernos la misma pregunta que se hace James Holston:

Tendremos que preguntarnos qué nos puede decir a nosotros el diseño y planificación de las calles como vías de tránsito sobre la estructura de la organización urbana y podremos así mismo preguntarnos sobre la naturaleza de los regímenes políticos imperantes y sobre sus relaciones con la sociedad

(Holston, 1989:103).

Habrá que hacerse estas reflexiones en el caso de la ciudad de Valencia en donde hay tendencias muy fuertes y sustentadas, tanto en el Gobierno Municipal como Regional, que están convirtiendo las calles en vías de tránsito, aumentando la fragmentación social de la ciudad y contribuyendo al colapso del espacio público cotidiano valenciano. Pero ¿Qué clase de ciudad será la ciudad de las grandes velocidades?

Carme Miralles i Guasch, Profesora de Geografía Urbana de la Universidad Autónoma de Barcelona, nos conduce en sus reflexiones encontradas en el ensayo "La movilidad de las mujeres en la ciudad un análisis desde la ecología urbana". (1998) a que se debe enfocar estas inquietudes con el convencimiento de que el desplazamiento no es un fin en sí mismo, sino un medio, a través del cual podemos acceder a distintos espacios y tiempos de la ciudad.

Hay que considerar a la movilidad, pues, como una condición fundamental para la inserción social de las personas o cómo un criterio de discriminación social y una vía potente de exclusión

(Miralles i Guasch,1998: 60).

El grueso de la argumentación de Miralles i Guasch, gira alrededor de dos hipótesis básicas:

a) No se puede entender ni explicar el papel de los medios de transporte en la ciudad si no se parte del análisis conceptual de lo que significa la movilidad y la accesibilidad en la ciudad contemporánea.

b) La formación y la organización de la ciudad contemporánea y la necesidad del transporte tienen un origen común: porque si la ciudad no tiene una dinámica de diferenciación interna no tiene, tampoco, un proceso generador de desplazamiento ni, consecuentemente, la implantación de transporte.

Miralles i Guasch se centra en las implicaciones que tiene pensar a la ciudad desde un innovador concepto de movilidad que incluya la capacidad de acceso a las actividades urbanas, con costos energéticos en una ciudad compacta y multifuncional en donde el objetivo último no necesariamente tiene que estar relacionado con la mayor velocidad, el transporte privado o los largos recorridos sino que es necesario que se valore mucho más el tiempo de conexión entre distintas partes.

Lo que quiero es refutar la interpretación tan extendida que identifica la demanda y la oferta de transporte con dos disciplinas diferentes y que están desvinculadas analíticamente. Tradicionalmente se ha imputado al Urbanismo a la disciplina que

genera el desplazamiento de las personas en la ciudad, y por lo tanto la demanda de transporte; y en sentido contrario, la Ingeniería y la red de infraestructura corresponde a la oferta del transporte, interpretación que por reduccionista y determinista, desvincula el análisis entre la demanda y la oferta de transporte y ahora la importa a dos disciplinas (el Urbanismo y la Ingeniería) que operan con variables, parámetros y discursos todavía no bien integrados.

Por otro lado, recientemente el urbanista David Harvey en su libro "La Experiencia Urbana" (1993) ha señalado que en la organización del espacio urbano moderno regirá un nuevo elemento urbano, la movilidad de las personas para llevar a cabo actividades cotidianas o puntuales que hacen posible el acceso a las actividades urbanas. Y como indica Miralles i Griasch:

El nexo directo entre las capacidades de desplazarse y la utilización de las actividades que ofrece la Ciudad provoca e incorpora una nueva fuente de desigualdad entre sus ciudadanos (Miralles i Guasch, 1997: 59).

Los estudios sociales, incluyendo una primera aproximación en los estudios de campo realizados por la Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville en varios barrios populares de la Ciudad de Valencia, arrojan diferencias en los desplazamientos de las personas según el grupo social al que pertenezcan (ancianos, mujeres, niños). Para Miralles i Guasch:

La movilidad de las personas puede convertirse en una actividad democratizadora o bien en un elemento selectivo según permita a más o menos Ciudadanos hacer uso de su propio espacio urbano, sea bien en el ámbito laboral, doméstico o lúdico. Facilitar el acceso al uso de la Ciudad al mayor número de personas significa adaptar todo aquello que facilita el movimiento tanto a diferentes situaciones personales como a las diferentes esferas que tiene la Ciudad. Hay que adaptar las políticas que organizan la movilidad a las características individuales más diversas: nivel de renta, edad, capacidad intelectual, Sexo etc. Pero también a los desiguales ritmos temporales y espaciales de la Ciudad (centro-periferia, día noche, días de trabajo-días de fiesta). Todo junto influye directamente en el nivel de igualdad que los ciudadanos tienen respecto a la ciudad tanto en el ámbito territorial como en el social y el económico (Obcit: 60).

De ello tenemos que la pregunta, que no se le formuló a Le Corbusier, y que toma cada vez una mayor relevancia fue ¿Dónde se converge al atravesar a grandes velocidades la ciudad? ^{5.1} Si bien en su Ciudad Moderna existían espacios destinados a tal fin, los mismos no han terminado siendo lugares de unión sino de dispersión. Son espacios que han obedecido a un orden deliberado constructivista producto del modelo de ciudad funcionalista, herencia del urbanismo racionalista, que ha ponderado mucho más la ciudad de los grandes espectáculos y monumentalidades que la cotidianidad, lo que conduce a que sean ciudades planificadas de forma transversal y no longitudinal.

La ciudad de Valencia no ha escapado de esta herencia pues de acuerdo al Prof M. J. Cartea (2002).

En Valencia no solamente los recorridos en relación con el conjunto de la ciudad pareciesen ser pequeños por parte de los ciudadanos- residentes de la misma, el hecho que el transporte público cese alrededor de las siete de la noche deja prácticamente "incomunicados" a un 70% de la población que quedan "encerrados" en una especie de ghetto geográfico. No hay disfrute de la ciudad del tardío atardecer y la noche. Esto nos indica que la movilidad no sostiene a las políticas de transporte ya que éstas están diseñadas básicamente para llevar a la gente a su trabajo y para regresarlas a su casa.

Empleando el marco analítico proporcionado por el estudio del hecho urbano Francisco Sabatini (una reflexión aguda sobre las externalidades) encontradas su ensayo

"Direcciones para el Futuro" publicado por la CEPAL en el libro Ciudades Intermedias en América Latina y el Caribe: propuesta para la gestión urbana: daremos con algunas pista para abordar los principales problemas ambientales, sociales y de ineficiencia de las ciudades contemporáneas. Sabatini comenta al respecto

En buena medida el remedio - la zonificación - se ha transformado en algo peor que la enfermedad: las externalidades ambientales que se buscaban evitar cuando nació la planificación urbana "moderna" en la Inglaterra de la Revolución Industrial y de la explosión urbana. (...) Nuevas externalidades de "segundo orden" surgen de la forma como se resuelven las externalidades locales a través de la zonificación y de la segregación funcional y social del espacio. (Sabatini, 1999:145).

Queremos con ello significar que es a partir del reconocimiento de las externalidades en donde los gobiernos municipales tienen la gran oportunidad de convertirse efectivamente en un recurso público capaz de expandir las capacidades decisorias tanto a nivel individual como grupal de los ciudadanos-residentes. Lo anterior es importante considerarlo pues en las ciudades contemporáneas la interacción social se ha visto duramente amenazada por la pérdida de los espacios públicos, lugares idóneos para la negociación de externalidades, por eso en la misma medida que se erosionan esos espacios se erosionará la posibilidad de construir capital social y esto a su vez aumenta las tensiones del proceso de urbanización.

Reflexiones finales.

Nos hemos apoyado en el paradigma del desarrollo urbano ambiental sostenible, el cual implica urbanización (lo cual no siempre es cierto a la inversa) para contextualizar la problemática de la ciudad contemporánea. Dentro de un contexto de no gobernabilidad democrática local dicha problemática será aún más aguda. Una de las estrategias para la construcción de ciudades democráticas, que iría de la mano con las intenciones de organismos multilaterales, sería escapar a la expresión mayor del constructivismo en las ciudades, es decir el visuismo, lo que implica escapar de la abstracción, lo cual no es otra cosa que entender que el conocimiento local constituye un insumo fundamental de la toma de decisiones. En este sentido se comprende que es en la ciudad contemporánea donde se presentan tres grandes desafíos que la convierten en la mejor oportunidad de innovación política cfr Sira 2001. 1) Desafío Político; 2) Desafío Social; 3) Desafío Urbano. El primero implica el ejercicio y protección de los Derechos / Deberes ciudadanos. El segundo invita a promover políticas públicas que disminuyan las fuentes sistemáticas de sufrimiento social: inseguridad alimentaria y vulnerabilidad. Y el tercero consiste en escapar del visuismo como expresión tangible del urbanismo y garantizar centralidades y monumentalidad, movilidad y accesibilidad generalizada, que no son mas que fuerzas de integración de sus espacios públicos. En este cuadro se resumen las dos formas paradigmáticas de concebir la vida urbana, básicamente el espacio público: la calle

Jane Jacobs	Le Corbusier
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Unidad de análisis: La calle ◆ Método de exploración: la inducción ◆ Forma de abordar el objeto de estudio: Por medio de estrategias procesuales ◆ Corriente de pensamiento: (Antropópolis) ◆ La ciudad heredada posee significado? Si ◆ Tipo de orden considerado Orden espontáneo endógeno Uno de los elementos característicos es el rol de auto gobierno que le es atribuido a la calle, pues pasa a ser un lugar capaz de generar densas redes de interacción. ◆ Tratamiento a la intimidad urbana: Basada en relaciones espontáneas surgidas de la interacción cotidiana ◆ La ciudad es traducida a través de: Sistemas complejos. <i>La calle es un recurso</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Unidad de análisis: El bloque abierto (maquina de habitar) ◆ Método de exploración: la deducción. ◆ Forma de abordar a la unidad de estudios: definida de antemano ◆ Corriente de pensamiento: Urbanismo Progresista ◆ La ciudad heredada posee significado? No ◆ Tipo de orden considerado Orden deliberado constructivista Aísla los medios sociales entre si y en consecuencia tanto la sociedad en su conjunto como los distintos medios sociales se hacen ajenos los unos a los otros ◆ Tratamiento a la intimidad urbana: imposición de ventanas y puertas. ◆ La ciudad es traducida a través de: El visuismo. <i>La calle es un derecho</i>

Fuente: Sira 2001.

Notas

1. El Proyecto Comunitario UDU -10 tiene dos vertientes: a) la habilitación física de zona de barrios y b) el desarrollo de estructuras de gobernabilidad democrática local. UDU, es un término utilizado por el CONAVI, y significa unidad de desarrollo urbano. 10, se refiere a 7 barrios de la Parroquia Miguel Pena de la ciudad de Valencia. Para un estudio extenso sobre este Proyecto Comunitario ver la tesis de J F Marcano y A Mercado Proyecto Comunitario UDU- 10. El propósito del presente trabajo es la búsqueda de una operacionalización sobre el concepto de ciudad que requieren los trabajos comunitarios como el arriba mencionado.
2. En todas estas reflexiones se considerará a "Valencia" a la ciudad limitada por el Municipio Valencia. Obviamente los municipios de Naguanagua, Libertador, San Diego, Guacara y Los Guayos conforman conjuntamente con el Municipio Valencia, una ciudad mucho más amplia, más real, una ciudad metropolitana mas compleja que la Valencia del Municipio Valencia. Esta aclaratoria, sugerida por la Profesora Beatriz Mogollón de Hurtado, pone en perspectiva alguna de las reflexiones sobre la evolución política y estructura administrativa requeridas para diseñar políticas públicas urbanas en la ciudad (en el sentido amplio) de Valencia.
3. Cada 10 segundos, la población mundial se incrementa en. 27 personas, este alarmante hecho es la constatación de una ONG (The Population Referente Bureau con sede en Washington), del ritmo del crecimiento de la población mundial. En el mismo sentido, la ONU estima que la proyección actual máxima para el año 2050 es de 11.000 millones de habitantes. Por otro lado, tenemos que en el informe sobre el desarrollo de 1999/2000 del Banco Mundial, las cifras indican un mundo mayoritariamente urbanizado para el 2010. Para obtener un panorama sobre las tasas y ritmo de urbanización en el mundo remitimos al lector a los capítulos 6 y 7 del mencionado informe. Para aquellos interesados en cifras y estimaciones para la América Latina, el informe de la CEPAL: Alojjar el Desarrollo: Una tarea para los asentamientos humanos del año 1995, es un buen marco de referencia. Esta información pueden ponernos en la pista de lo que se nos avecina en términos demográficos y, por tanto urbanos.

4. Ciudad Instituciones y Capital Social (1999); La No Existencia de los tres derechos comunicacionales del ciudadano: Caso de Estudio Instituto Municipal del Ambiente(2000). Comparación del Proyecto Barcelona con el Proyecto Valencia 2020 (2002) y diversos documentos producidos en el seno de la Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.
5. Le Corbusier sin vacilación alguna afirmaba "Una ciudad hecha para la rapidez es una ciudad hecha para el éxito. Montey's Xavier (1996) La Gran Máquina: La Ciudad en Le Corbusier. Ediciones del Serbal.

Bibliografía

- BORJA, Jordi (1997): "Ciudadanía y espacio y público". Versión ampliada de la conferencia realizada en el evento "Debat Barcelona 1997. Ciutat Real. Ciutat Ideal. Significado y Función en el Espacio Urbano Moderno". Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Octubre de 1997.
- CARTEA, M. J. (Noviembre 2000): "La No Existencia de los Tres Derechos Comunicacionales de los Ciudadanos en la Ciudad de Valencia. Caso de estudio Instituto Municipal del Ambiente" Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.
- _____, (Octubre 2001): "Comparación del Modelo Barcelona 22@bcn con el Proyecto Valencia 2020". Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.
- CARTEA, M.J y Rosales Virginia (1999): "Ciudad, Capital Social e Instituciones Locales". Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.
- Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville (Enero 2001): "Proyecto de Evaluación de Capital Social. Caso de Estudio: Unidad de Diseño Urbano 10 (UDU-10), parroquia Miguel Peña - Municipio Valencia. Volumen Teórico Metodológico" (Enero 2001).
- DAVIS, Mike (2001) Más allá del Blade Runner. Control Urbano: La Ecología del Miedo
- HAGGARD, Sthefen. (2000): "La Reforma del Estado en América Latina" Publicaciones del CLAD.
- HARVEY, David (1989): La Experiencia Urbana.
- HAYEK, A Friedrich (1985): Derecho Legislación y Libertad vol I segunda edición Unión Editorial.
- HIRSCHMAN, Albert ([1958]1985.): La Estrategia del Desarrollo. Fondo de Cultura Económica. México
- HOLSTON, James (1989): The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasilia. University of Chicago Press.
- JACOBS, Jane (1961): "Muerte y Vida de las grandes ciudades Americanas".Segunda Edición 1973 Editorial Península, Barcelona, España.
- Le CORBUSIER Una Ciudad Contemporánea de tres millones de habitantes en Ciudad y Utopía ALBERTO SATO (COMP) (1977) Centro editoriales de América Latina.
- Le CORBUSIER. (1998): "Principios de Urbanismo". La carta de Atenas. Editorial Ariel, Barcelona, 1971 (edición original.1957).
- LEFF, Enrique (1996): Globalización, Ambiente y Sustentabilidad del Desarrollo. En Saber Ambiental: Sustentabilidad, Complejidad y Poder. Ediciones Siglo Veintiuno. PNUMA.
- MARCANO y MERCADO (2001):Proyecto Comunitario UDU- 10 Trabajo de grado para optar al título de economista. Universidad de Carabobo. Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.
- MIRALLES i GUASCH, Carme (1998): La movilidad de las mujeres en la ciudad un análisis desde la ecología urbana

MIRALLES i Guasch, Carme (1997): Transport i Ciutat. Reflexió sobre la Barcelona Contemporània. Universitat Autònoma de Barcelona. Bellaterra.

MONTEYS, Xavier (1996): La Gran Màquina: La Ciudad en Le Corbusier. Ediciones del Serbal.

PUTNAM, Robert (1994) Para hacer que la democracia funcione. Editorial Galac.

REBOLLO, Oscar y Francisco Pindado (1999): "Desarrollo Local y Comunitario: una propuesta estratégica para Barcelona (España)". Mimeo de la Universidad Autònoma de Barcelona, España.

SABATINI, Francisco. (1999): Direcciones para el futuro". En JORDAN, R. y SIMONI, D. (compiladores) (1999): "El proyecto Gestión Urbana en Ciudades Intermedias seleccionadas de América Latina y el Caribe (GUCI)".

SCHÓN, Donald [1983],1998):El Profesional Reflexivo Editorial Paidós.

SIRA, Nelson (2001): Esbozo de una búsqueda: La Ciudad como vida pública cotidiana. El orden complejo vs el visismo crítica al urbanismo racionalista. Trabajo de grado para optar al título de economista. Universidad de Carabobo. Cátedra Rectoral Alexis de Tocqueville.