

El espacio urbano como lugar del desencuentro

Astrid Helena Petzold Rodríguez
Facultad de Arquitectura y Diseño
Universidad del Zulia
DOI: <https://doi.org/10.24275/lxZW2486>

Resumen

El desarrollo de Maracaibo, como el resto de las ciudades venezolanas, ha sido producto de una inercia no planificada, resultado de un proceso extendido de invasiones, el 65% de la superficie urbana presenta este desarrollo, que involucra al 60% de su población.

Por otro lado, la conformación de zonas exclusivas como los condominios amurallados y las urbanizaciones abiertas que han sido objeto de una paulatina pseudo privatización, se están trasladando a los espacios públicos de la ciudad. Asimismo, el clima de violencia, desigualdad socio-cultural, temor al otro y la inseguridad —más de 600 homicidios por año en Maracaibo, desde el 2005— trae consigo nuevas “formas de convivencia” en el espacio urbano.

Este análisis pretende evidenciar cómo el repliegue sobre el espacio privado, el secuestro de la calle, la ausencia del derecho a la movilidad y la escasa urbanidad del espacio público urbano, han ocasionado un vaciamiento de la vida pública de la ciudad, trayendo como consecuencia un debilitamiento de las interacciones sociales.

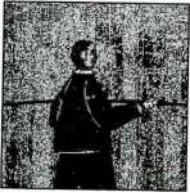
Abstract

The development of Maracaibo has been, as in the rest of Venezuelan cities, the result of a non planned inertia, the result of an extended invasion process: in Maracaibo 65% of the urban surface has been developed like this, which concerns 60% of its population.

On the other hand, exclusivity and exclusion conditions are used to create closed communities, and the open neighborhoods have been subjected to a pseudo form of privatization, both of which have been transferred to the city's public spaces.

Also, the violence, social and cultural inequalities, fear of one another and insecurity (since 2005 there have been over 600 homicides per year) bring on new types of “coexistence” in urban spaces.

We try to put into evidence how the retreatment on private space, the “kidnapping” of streets, the lack of the right to move around, and the scarce urban adequation of public urban space, has brought on the emptiness of public life in the city, resulting in the weakening of social interaction.



Un día cualquiera en una calle cualquiera. Los peatones caminan por las aceras, los niños juegan delante de los portales, la gente está sentada en bancos y escalones, el cartero hace su recorrido con el correo, dos transeúntes se saludan en la acera, dos mecánicos arreglan un coche, algunos conversan.

Jan Gehl

Con este relato, que puede estar ocurriendo en cualquier ciudad del mundo, inicia el libro *La humanización del espacio urbano*, de Jan Gehl (2006:17), arquitecto danés, especialista en diseño urbano, que enseña el valor del intercambio social, espontáneo e impredecible que ocurre en el espacio urbano de las ciudades.

Sin embargo, en la ciudad de Maracaibo, esta escena difícilmente ocurre, dadas las condiciones sociales y urbanas presentes en las urbes venezolanas. Bien lo afirmaba Lefebvre (1978 [1968]:116), al señalar que “la crisis de la ciudad, cuyas condiciones y modalidades se descubren poco a poco, va pareja a una crisis de las instituciones a escala de la ciudad, de la jurisdicción y de la administración urbanas”.

En este sentido, las ciudades venezolanas se encuentran inmersas en una profunda crisis, no sólo urbana, sino social, cultural, económica y política, lo que se manifiesta en el repliegue al espacio privado, el creciente temor al otro, las desigualdades culturales y sociales, el aumento de la violencia y la inseguridad, la desigual inserción urbana de los espacios públicos, una creciente estratificación de las interacciones sociales y la polarización política del país, que van redefiniendo el significado de lo público y de la vida urbana en las metrópolis venezolanas.

En consecuencia, “... la crisis del espacio público no es sólo una crisis de la forma *urbis*, sino que es,

Fecha de recepción:

07 julio 2012

Fecha de aceptación:

06 de diciembre de 2012



Figura 1. Avenida Libertador, Caracas 1942.



Figura 2. Torres del Parque Central, Caracas.

al mismo tiempo, una crisis de la urbanidad como el arte de vivir juntos mediado por la ciudad, es decir, como sociabilidad urbana” (Giglia, 2003:344).

Por otra parte, las perspectivas culturales le confieren a los espacios públicos elementos de carácter simbólico e imaginario que trascienden su dimensión física. Dentro de estas perspectivas, las modalidades de apropiación y uso de los espacios públicos, se relacionan “... con los *habitus* (...) socioculturales de grupos e individuos usuarios, con la historia y los significados socialmente construidos en torno a los lugares públicos” (Makowski, 2003:92).

En virtud de lo anterior, este análisis inicia presentando, a grandes rasgos, la lógica que orientó el crecimiento de las ciudades venezolanas, y que contribuyó a conformar un espacio público urbano no pensado para el encuentro.

La construcción de lo público en Venezuela

En este país, los procesos de “reurbanización” y “privatización” de las ciudades, es decir, crecimiento continuo y no planificado, aumento de la violencia,

la inseguridad, la desigualdad social y cultural, y el creciente temor al otro, se advierten claramente, lo que lleva a reflexionar sobre las bases en las que se fundamentó la planificación urbana de las ciudades venezolanas, principalmente Caracas (4 m²/hab) y Maracaibo (2 m²/hab) lo que permitirá entender cómo se construye lo público en estas ciudades.

Venezuela: dos modelos de hacer ciudad

El país tiene una población 29,500,000 habitantes y una superficie de 900,000 Km², en los años veinte, el descubrimiento y explotación del petróleo actuó como detonante del crecimiento urbano y del proceso de modernización de la nación, que conllevó en términos urbanos, por un lado, a la desaparición del modelo de ciudad tradicional (la retícula: forma urbana como elemento básico de configuración de la ciudad; clara diferenciación de los espacios públicos-privados) y la ruptura del tejido urbano asociado a los desplazamiento a pie; y, por el otro, a un modelo de ciudad que prioriza el automóvil mediante la construcción de grandes redes infraestructuras que buscan la eficiencia de los tiempos de recorridos del parque automotor, instaurado a partir



Figura 3. Loas barrios de Caracas, 1992.



Figura 4. Los barrios de Caracas (Nicola Rocco, 2005).

de una cultura de la energía barata (subsidio a la gasolina) (Figuras 1 y 2).

Asimismo, las ordenanzas basadas en “... la aceptación y utilización de los temas urbanos modernos, ideas que sintetizaban las propuestas teóricas del modernismo, sirvieron para organizar y estructurar toda la propuesta de la ciudad venezolana del siglo xx” (Marcano, 1998:91).

Sin embargo, a finales de la tercera década de este siglo, la transformación urbana del país comenzó a producirse de forma acelerada y anárquica, lo que lleva a cuestionar los modelos urbanos asumidos y considerados como ideales para el desarrollo.

Este proceso de urbanización acelerado y anárquico, anula, casi por completo, la práctica planificadora urbana. Según Baldó y Villanueva (1994), para 1990 un 44% de la población venezolana construía ciudad al margen de toda normativa y leyes, significando esto, en términos de superficie ocupada 90,000 has. Actualmente, cerca del 60% de la población urbana vive en asentamientos irregulares, ocupando aproximadamente 120,000 has del territorio venezolano (Figuras 3 y 4).

En este sentido, es necesario comprender que el proceso de urbanización:

... no implica necesariamente la existencia de ciudad [...] La urbanización sin ciudad significa [...] la existencia de espacios definidos por flujos, de territorios de límites imprecisos o superpuestos y de lugares sin atributos y, por lo tanto, sin capacidad de integración simbólica. Son zonas en las que casi siempre la presencia del Estado es débil, la regulación por la vía del derecho escasa y el acceso a la justicia y a los servicios públicos urbanos deficiente y desigual (Hábitat I, Vancouver, 1976).

Todo esto permite señalar que el proceso de urbanización, o de las dinámicas internas en la ciudad, ahora como nunca, superponen a las necesidades sociales o del conjunto, las individuales o de grupos concretos (Rogers y Gumuchdjan, 2000).

Aunando a lo anterior, desde 1998, la tasa de criminalidad en el país se ha incrementado en un 67%, ubicándose ahora en 52 homicidios por cada 100 mil habitantes, para una población venezolana de 23 m²/hab (INE, 2001). Sin embargo, en Caracas, el número de homicidios es de 130 por cada 100 mil habitantes (Revista *Foreign Policy*, 2008); cifras alarmantes que evidencian el clima de violencia e inseguridad en el que vive el venezolano, sin considerar, la inestabilidad política y social existente (Figura 5).



Figura 5. La ciudad más peligrosa del mundo, 2008. Revista Foreign Policy en español.

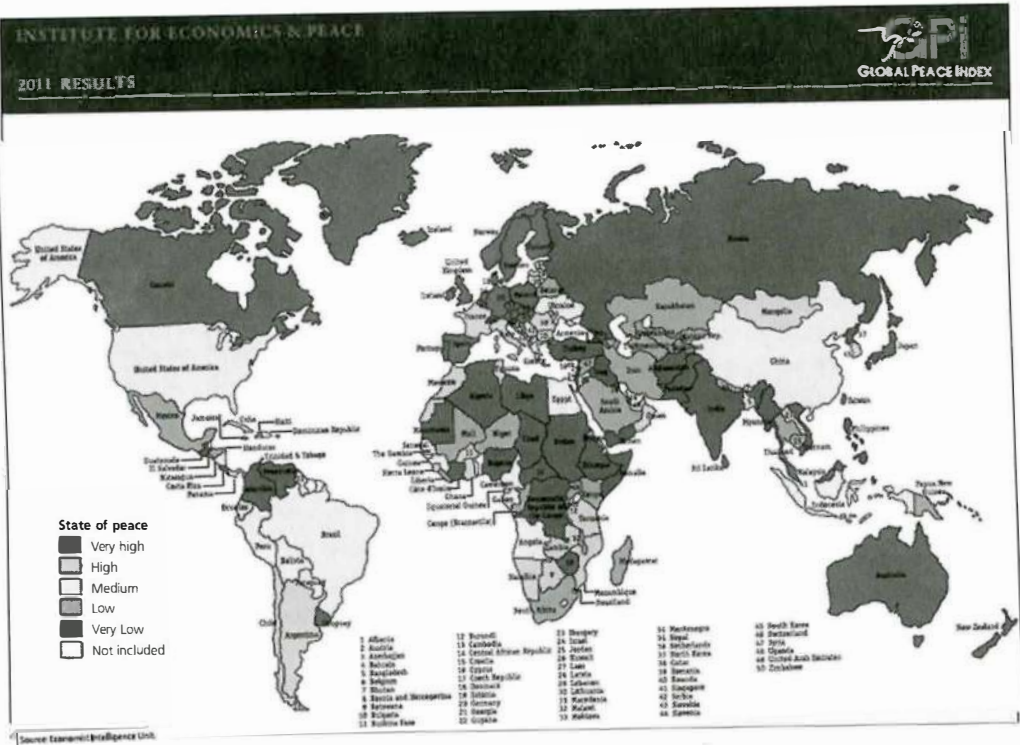


Figura 6. Mapa Índice Global de la Paz 2011. Instituto para la Economía y la Paz, Australia.

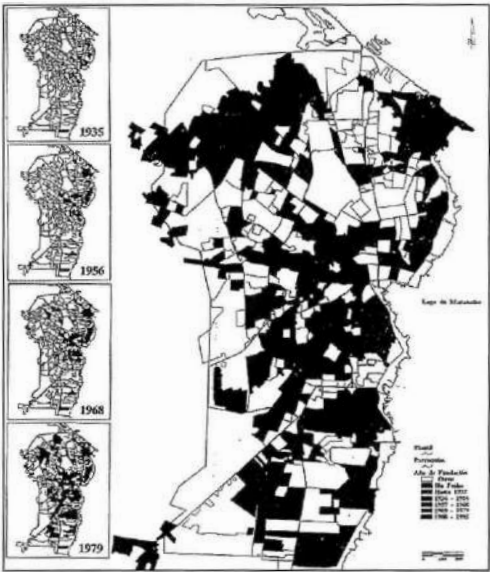


Figura 7. Superficie ocupada por asentamientos irregulares en la ciudad de Maracaibo (Andrés Echeverría, 1995).

Es importante indicar que en Venezuela decayó el clima de tranquilidad, según fuentes del Índice Global de la Paz (GPI, sigla en inglés. Proyecto del Instituto para la Economía y la Paz, Australia) que valoran a los países con más bajo nivel de paz, indicaba que en el 2007 Venezuela ocupaba el puesto 101, en el 2009 ocupó el puesto 120, y en el año 2011, ocupa el puesto 124 (Figura 6).

Maracaibo, ciudad de fronteras

En el caso particular de Maracaibo, esta crisis de la sociabilidad urbana se muestra de forma marcada en el espacio urbano, instaurándose fronteras

tangibles e intangibles en el espacio urbano, entre las cuales se encuentran: la movilidad no entendida como derecho, la renuncia a la calle y al secuestro de la calle, producto, entre otras causas, de las acciones para generar seguridad (horario restringido, bardas, rejas, vigilancia), que sumadas al temor al otro, producen en la percepción de los usuarios, efectos disuasorios en la apropiación y uso de dichos espacios públicos. El desarrollo de Maracaibo ha sido, como el resto de las ciudades venezolanas, producto de una inercia no planificada, de un proceso extendido de invasiones ocupando hasta ahora el 65% de la superficie urbana por un 60% de su población (Echeverría, 1995) (Figura 7). Un magma urbano laberíntico semi-rural caracteriza la ciudad.

La movilidad no entendida como derecho

El caminar también necesita de su propio espacio adaptado.
Manuel Herce

Cuando se piensa en cómo hacer ciudades más humanas, especialmente en América Latina, donde el 80% de la población vive en ciudades, se debe pensar, también, en cómo humanizar nuestras calles, ya que:

...entre el 25 y 30% de la superficie de las ciudades está constituida por calles, que son a la vez el espacio público por excelencia y un elemento fundamental de movilidad [...] Y [a su vez] la movilidad es un derecho que abre camino hacia otros derechos básicos: la educación, el trabajo, la vivienda, etc. (Borthagaray, 2009:26).

Maracaibo, como Caracas, se caracteriza por ser una ciudad para el automóvil; el mal



Figura 8. Avenida Las Delicias, Maracaibo.

funcionamiento del transporte público aunado al irrisorio precio de la gasolina (48 litros a 0.38 usd) y la escasa o nula calidad del espacio urbano de la ciudad, han incrementado el uso del automóvil, lo que se traduce en inversiones públicas enfocadas en el mejoramiento de los corredores viales, y en una lógica de diseño urbano que prioriza el acceso de los vehículos hasta la fachada de los establecimientos comerciales, subordinando el espacio del peatón al espacio del vehículo particular (Figura 8).

En este sentido, la movilidad es entendida como transporte, y no como el derecho de las personas a poder desplazarse, de la mejor forma posible, a todas partes.

El espacio público urbano como Jugar del desencuentro

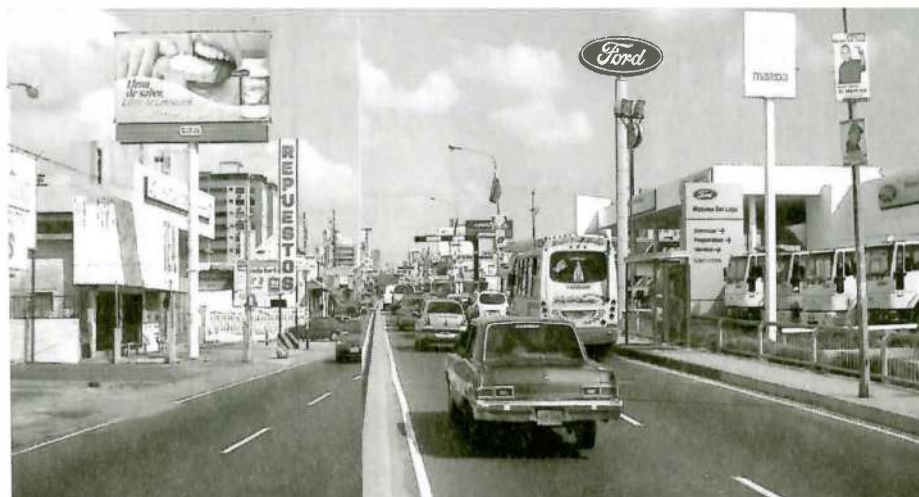
Autores como Borja y Muxí (2000) y Peñalosa (2006), señalan que la cantidad y calidad del espacio público determina la calidad de vida de la gente y la calidad urbanística de la ciudad. Si esto es así, el

espacio urbano de Maracaibo carece de urbanidad dándose en él un mínimo de actividades necesarias y, en consecuencia, la ausencia de vida pública.

Por su parte, Jan Gehl (2006) menciona tres tipos de actividades que tienen lugar en el espacio urbano y las exigencias que cada una de ellas plantea al entorno físico: las actividades necesarias, las opcionales y las resultantes (sociales) (Figura 9).

Se observa en la Figura 9, como las actividades opcionales "... aquéllas en las que se participa si existe el deseo de hacerlo o si lo permiten el tiempo y el lugar. Esta categoría incluye actividades como dar un paseo (...), pasar el rato disfrutando la vida o sentarse y tomar el sol" (Gehl, 2006: 17), dependen fuertemente para su realización de las condiciones del entorno físico.

Mediante un proceso de observación en tres de las principales avenidas de la ciudad (5 de Julio, Las Delicias y El Milagro) se evidenció que las actividades que mayormente se realizan en el espacio urbano



de Maracaibo, son las actividades necesarias (ir al trabajo, ir al colegio, esperar el autobús, entre otras) puesto que, como lo indica la Figura 9, dichas actividades no dependen para su realización de la calidad del entorno físico.

La baja calidad del espacio urbano de Maracaibo se observa en sus calles, pues la mayoría se caracterizan por la ausencia de vegetación en las aceras (temperatura media anual 28.3 °C y la humedad media anual es de 70%), y las aceras, cuando existen, son angostas y están deterioradas, con una serie de obstáculos que impiden un recorrido continuo y agradable, todo esto sumado a la arquitectura autista que impera en la ciudad, es decir, edificios ciegos hacia la calle y el espacio frente a ellos es ocupado por el automóvil o simplemente no existe (Figuras 10 y 11).

En virtud de lo anterior, son escasas las actividades opcionales que se realizan en el espacio urbano, siendo éstas, fundamentales según lo señala Jan Gehl para que surjan las actividades resultantes (sociales),

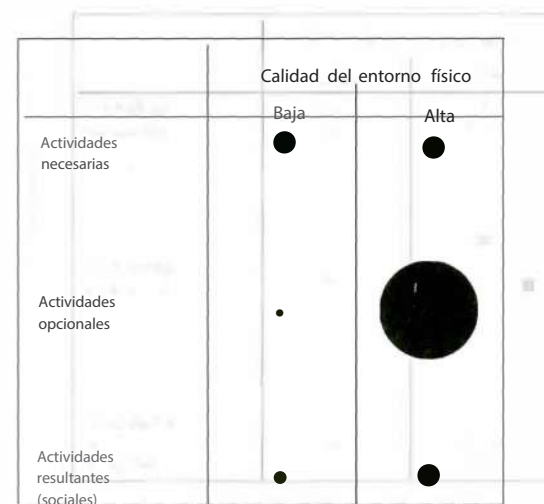


Figura 9. Representación gráfica de las relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores (Jan Gehl, 2006).



Figura 10. Avenida Las Delicias, Maracaibo.

ya que para que éstas ocurran, deben existir personas en el espacio urbano que deben encontrarse.

Esta descripción del entorno físico que caracteriza las calles de Maracaibo, indica la ausencia de una movilidad entendida como derecho, ya que:

... el ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes, implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado preferente de las formas que consumen menos energía y crean menos dependencia, y obliga a poner acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características y efectos, y en la gestión del espacio público urbano... (Herce, 2009:23).

Este cuidado del que habla Herce, está ausente o está dirigido al asfaltado de calles y avenidas, y no a la búsqueda de una mejora en la calidad del espacio urbano que estimule la forma de desplazamiento más natural: ir a pie. Puesto que esta forma de desplazamiento ofrece mayores posibilidades de encuentro con otras personas (Figuras 12 y 13).

El deterioro del espacio urbano incrementa la exclusión

El deterioro físico del espacio urbano de la ciudad no sólo conlleva a un deterioro de la calidad de la vida de la gente, también transmite una idea de desinterés, de despreocupación que va rompiendo códigos de convivencia, como de ausencia de ley, de normas, de reglas, de que vale todo. La famosa teoría de las ventanas rotas.

Mientras el espacio público urbano manifieste estos síntomas de anomia social se irá incrementando también la exclusión social, relacionada con el derecho de toda persona a poder ir a todas partes de la mejor forma posible, ya que:



Figura 11. Avenida El Milagro, Maracaibo.



Figura 12. Avenida 5 de Julio, Maracaibo.



Figura 12. Avenida 5 de Julio, Maracaibo.



Figura 13. Avenida Las Delicias, Maracaibo.



Figura 13. Avenida Las Delicias, Maracaibo.



Figura 14. Avenida Cecilio Acosta (Nicola Rocco, 2007).



Figura 15. Avenida Las Delicias, Maracaibo.

... las carencias o dificultades de acceso a su uso entrañan claros riesgos de exclusión social: exclusión de las capas de población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia; o de aquellos a los que la ocupación masiva del espacio por ese tipo de vehículos impide ir a pie o en bicicleta; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo o duración de su desplazamiento; y sobre todo, de ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en intercambios de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz (Herce, 2009:25) (Figura 15).



El secuestro de la calle y la renuncia a la calle: vaciamiento de la vida pública

Yo soy exactamente lo que ves —dice la máscara— y todo lo que temes detrás.
Elias Canetti, 1994.

La tendencia que predomina hacia la construcción de conjuntos cerrados ha derivado en la creación de espacios colectivos, cuyas calles y parques están reservados sólo para los habitantes de los mismos, todo esto en respuesta al problema de seguridad, real y sentida, que aqueja a la mayoría de las ciudades latinoamericanas.



Figura 16. Maracaibo, la ciudad cerrada.

Todo pasa por una transformación y el espacio público al formar parte del desarrollo urbano de las ciudades y reflejo de las relaciones sociales de sus habitantes, no está desligado de los cambios que en ella se producen; por lo tanto, igualmente sufre una mutación en su materialización, y hasta en su concepción básica.

En este sentido, la desigualdad social y cultural, el creciente temor al otro, la violencia y la inseguridad pública, producen límites tangibles, disfrazados de elementos de diseño urbano, que afectan su apropiación y uso, sumado a los límites intangibles producto, entre otras causas, por las características simbólicas de estos espacios.

Podría pensarse que en las ciudades latinoamericanas, se está produciendo lo que denominó Park (1999) áreas naturales, es decir, manifestación de tendencias inherentes a la situación urbana, dándose en ellas un proceso de selección social y de segregación. Dichos procesos ocurren dentro del ámbito nacional de cada ciudad, así como en el contexto global, el cual es mucho más excluyente.

Luego entonces, en la ciudad de Maracaibo, en estos últimos 10 años, se han producido cambios cualitativos en los modelos de urbanización hacia una ciudad cerrada, sobre todo en relación con los modelos utilizados antes por las capas medias y altas de la población, tanto a nivel de las tipologías colectivas como individuales, evidenciándose un fenómeno de medievalización y de inversión

territorial de la forma urbana (Mustieles y Petzold, 2002) (Figura 16).

Estas condiciones de exclusividad y de exclusión manejadas en la conformación de los condominios amurallados, y en las urbanizaciones abiertas que han sido objeto de una pseudo privatización a través de rejas, portones, casetas de vigilancia y cualquier otro mecanismo de control, se están trasladando a los espacios públicos de la ciudad.

Asimismo, el clima de violencia, desigualdad social y cultural, el temor al otro y la inseguridad (más de 600 homicidios por año en Maracaibo, desde el año 2005) trae consigo nuevas “formas de convivencia” en el espacio urbano, caracterizadas por:

- la creación de espacios colectivos, cuyas calles y parques están reservados sólo a los habitantes de los mismos;
- el no libre tránsito por calles que originalmente eran públicas;
- la fragmentación del espacio urbano en urbanizaciones concebidas desde su inicio como abiertas, y el encarcelamiento de parques y plazas que en su inicio eran de libre tránsito, lo que comienzan a acrecentar un sentimiento de frustración, exclusión, de no pertenencia y miedo que se trasladan a los espacios públicos tradicionales (plazas, paseos y parques) de la ciudad. La convivencia ciudadana se limita ahora a la búsqueda de soluciones para aminorar la sensación de inseguridad;

- el temor al otro, al desconocido, al ciudadano social y culturalmente diferente a mí. “La desconianza se erige como principio de funcionamiento de la vida social en público” (García y Villá 2002, *apud* por Capron y Zamorano, 2010:6);
- y los desplazamientos de los grupos sociales al interior de los espacios públicos, evitando la confrontación y la interacción entre ellos, estableciendo una suerte de territorialización del espacio.

Es así como, “el transeúnte, el desconocido y el extranjero, constituyen ahora amenazas potenciales en contra de las cuales conviene protegerse individual o colectivamente” (Capron y Zamorano, 2010:6).

El miedo modela el espacio urbano

En Maracaibo, se ha invertido el orden secuencial del que nos habla Jan Gehl, primero es el edificio, después el espacio público y, finalmente, la vida social. Esto trae consigo un abandono del espacio urbano y el vaciamiento de la vida pública.

El miedo, la intranquilidad, la hostilidad y la alienación se han convertido en elementos con una categoría espacial muy específica, no sólo por el hecho de que se han hecho visibles, palpables [...], sino también porque están consiguiendo afectar considerablemente la vida personal y cotidiana de las personas en sus relaciones sociales y personales, en sus movimientos y actuaciones, en las dinámicas que generan... (Cortés, 2010:83).

Por ello, frente a un entorno físico que manifiesta un repliegue hacia el espacio privado y que niega la calle como espacio de la escena pública, las *actividades opcionales*, que requieren que ocurran unas condiciones adecuadas del entorno físico, comienzan

a desaparecer y, por lo tanto, “las *actividades sociales* —todas las que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos—, siendo la actividad social más extendida, los contactos de carácter pasivo, es decir, ver y oír a otras personas” (Gehl, 2006:20), también desaparecen.

Al existir una ausencia de personas en el espacio urbano, ocurre un vaciamiento de la vida pública y... se crea la necesidad[...] de una mayor demanda de seguridad que, [...] se va concretando en unos edificios y unos barrios sellados herméticamente donde se detestan las multitudes, se renuncia a la calle y se impone la disciplina a la espontaneidad (Cortés, 2010:87).

De modo que, se asiste a un proceso de “condominización de la ciudad” (Giglia, 2003), como resultado de lo anterior, y una de las causas de la homogenización de las interacciones sociales, lo que repercute en las prácticas sociales en el espacio urbano.

Estas acciones colectivas de cierre de calles públicas, utilización de cámaras de vigilancia, cerco eléctrico, entre otras, ponen en evidencia como la percepción de inseguridad individual se materializa en respuestas colectivas tangibles que buscan mitigar dicha sensación y que atentan contra la vida pública de las ciudades.

Dos maneras de atentar contra la vida pública en la ciudad

La aparición de los conjuntos cerrados en la ciudad de Maracaibo, al igual que en otras ciudades latinoamericanas, manifiestan a través de su constitución física (muros ciegos y una única entrada) una *renuncia a la calle* y a la vida urbana que en ella ocurre.

Sin embargo, y frente a un incremento de la violencia y de la inseguridad pública, otros grupos



Figura 17. Maracaibo, la renuncia a la calle.

de la población que viven en zonas vinculadas a la trama urbana de la ciudad, han tomado acciones que constituyen el cierre de calles que originalmente eran públicas; se asiste con este proceso a un *secuestro de la calle*.

Todo ello origina sentimientos encontrados en la población. Por una parte, ciertos grupos de la población consideran válida dicha acción frente a los crecientes niveles de inseguridad y violencia y, por otro lado, otros grupos sienten frustración por la prohibición de acceso a estas calles que antes eran públicas.

Un aspecto importante a señalar son las consecuencias directas que sobre el entorno físico de la ciudad tienen estas formas de renuncia y secuestro de las calles.

En el caso de los conjuntos cerrados o amurallados existe, en la mayoría de éstos, una intencionalidad por suavizar el alto muro parecido al de las prisiones con la presencia de arbustos —no árboles, la seguridad obliga— del lado de la calle exterior. Asimismo, hay una “preocupación” por el cuidado de la entrada de acceso al conjunto y de sus áreas verdes exteriores (Figura 17).

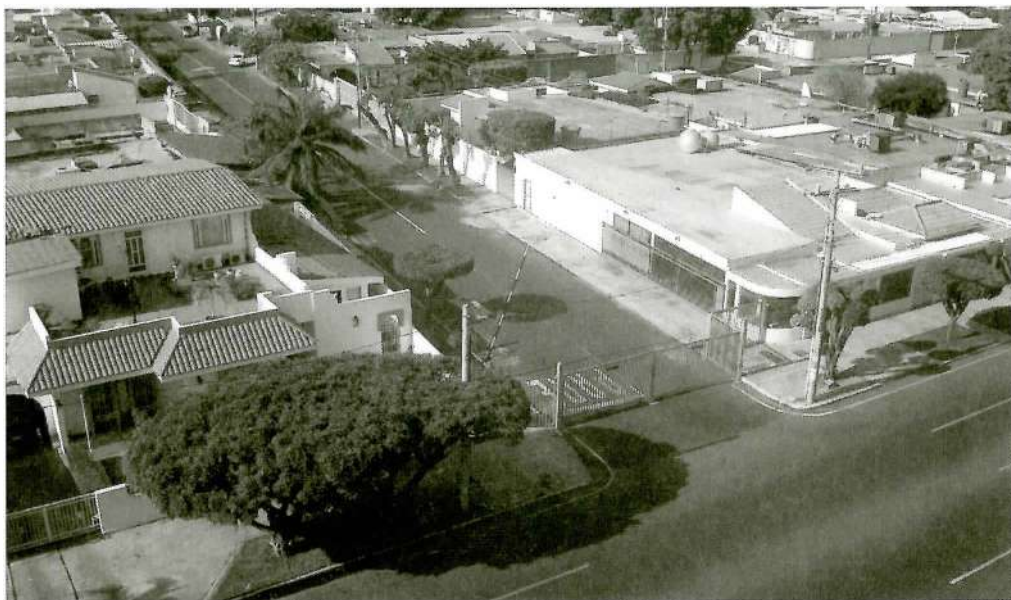


Figura 18. Maracaibo, el secuestro de la calle.



Figura 18. Maracaibo, el secuestro de la calle.

Sucede lo contrario con las calles secuestradas —anteriormente públicas—, donde la entrada deviene simplemente en un portón —fachada trasera de las casas— y donde las áreas verdes, las aceras exteriores y límites de las mismas, se convierten en tierra de nadie —abandono y desidia—, convirtiendo la calle en una zona desolada, carente de vida.

La ciudad se está convirtiendo en la suma de pequeños territorios conquistados por grupos de la población que intentan “...buscar en la intimidad doméstica, en los encuentros confiables, formas selectivas de sociabilidad” (García Canclini, 2009:265), y para lograr esto, construyen muros y

secuestran la calle, lugar por excelencia de las interacciones sociales, olvidando que éstas dependen del tratamiento que se le dé al espacio urbano y que éste es un espacio de todos (Figura 18).

Consideraciones finales: ¿hacia una ciudad autista?

Lo expuesto anteriormente permite evidenciar la existencia de fronteras tangibles e intangibles en el espacio urbano de Maracaibo, que hablan de las manifestaciones físicas, culturales y sociales de

autoexclusión y exclusión en este espacio, así como del aspecto simbólico como característica inherente a la percepción que los ciudadanos hacen del espacio de la ciudad, y cómo el recrudescimiento de los conflictos sociales ha modificado el “valor de uso y consumo” de la misma.

Se buscó mostrar el repliegue sobre el espacio privado, el secuestro de la calle, la ausencia del derecho a la movilidad y la escasa urbanidad del espacio público urbano, que han ocasionado un vaciamiento de la vida pública de la ciudad, trayendo como consecuencia un debilitamiento de las interacciones sociales.

La vida pública transcurre y tiene lugar en las calles, y para ello se requiere que éstas sean compartidas por diferentes grupos de personas, con gustos e intereses distintos, donde convivan diversos medios de transporte y movilidad, donde exista pluralidad de usos (vivienda, comercio, oficinas, cultura, ocio), donde se experimente el encuentro con el otro, lo diferente; donde sea posible la negociación, y también, el conflicto.

La permanencia y proliferación de estas fronteras en el espacio público urbano, acrecienta sentimientos de intolerancia y frustración en la población, al tiempo que irá consolidando un modelo de *ciudad autista* que rechaza todo signo de conflicto y diferencia que, sin embargo, acentúa la anomia social y la indiferencia frente a la consolidación de estas fronteras que se reafirman a partir de la exclusión del otro.

Pero, frente a este panorama desalentador se sigue creyendo que es posible hacer una ciudad más inclusiva, como lo han demostrado las experiencias llevadas a cabo en algunas ciudades latinoamericanas (Bogotá, Medellín, Río de Janeiro, Rosario) que intentan hacer una ciudad más democrática y con mayor vida social mediante el mejoramiento de su espacio urbano y la creación de equipamientos abiertos a la ciudad.

Este es el caso de la ciudad de Medellín, en Colombia, una ciudad que estaba asediada por la violencia del narcotráfico, con una topografía muy accidentada que dificulta los recorridos a pie y con una gran población en los cerros, desvinculada de la ciudad. Durante la gestión del alcalde Sergio Fajardo (2004-2007), “Medellín pasó del miedo a la esperanza”.

Esto se logró a través del conjunto de intervenciones que se llevaron a cabo, agrupadas bajo lo que denominaron: “Medellín la más educada”; se apostó por una ciudad más educada a través de la construcción de grandes equipamientos, y se estimuló el encuentro ciudadano con la construcción de espacios públicos de calidad: se pasó “del encierro al encuentro”.

En este sentido, en la medida en que se internalice que hay que invertir, valorar y cuidar más lo colectivo sobre lo individual, en esa medida mejorará la calidad de vida de los habitantes y el espacio urbano será un lugar que propicie el encuentro.

Bibliografía

- Baldó, Josefina y Villanueva, Federico (1994). “Sobre la cuestión de la urbanización de los barrios”. En *Revista SIC*, año LVII, núm. 568, Caracas: Centro Gumilla, pp. 340-346.
- Borja, Jordi y Muxí, Zaida (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.
- Borthagaray, Andrés (2009). “Las calles del sur”, en Borthagaray Andrés (dir.) *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Buenos Aires: Editorial Infinito, pp.26-29.
- Canetti, Elías (1994). *Masa y Poder*. Barcelona: Alianza Editorial.
- Capron, Guénola y Zamorano Villareal, Claudia (2010). “Retos de la privatización de la seguridad”, en *Revista Ciudades*, año 21, núm. 86, abril-julio, Ciudad de México: Red Nacional de Investigación Urbana, pp.2-9.
- Cortés, José Miguel (2010). *La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano*. Madrid: Ediciones AKAL.
- Echeverría, Andrés (1995). *Los asentamientos irregulares en el proceso de urbanización de la ciudad de Maracaibo. La formación de la ciudad precaria*. Maracaibo: Universidad del Zulia, Facultad de Arquitectura y Diseño, Instituto de Investigaciones, mimeo.
- Fajardo, Sergio (2004). *Del miedo a la esperanza*. Medellín: Alcaldía de Medellín.
- Foreign Policy* en español (2008). España. Lista: las capitales más peligrosas. <http://www.fp-es.org/> (3 diciembre 2008).
- García Canclini, Néstor (2009). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Editorial Debolsillo.
- Gehl, Jan (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Giglia, Ángela (2003). “Espacio público y espacios cerrados en la ciudad de México”, en Ramírez Kuri Patricia (coord.), *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, pp. 341-364.
- Hábitat I, Vancouver (1976). *Gobiernos Nacionales, Ciudades y Sociedad ante la Conferencia Hábitat II, Istambul 1996*. <http://habitat.aq.upm.es/rech/a003.html>.
- Herce, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2001). *Censo de población*, Caracas. <http://www.ine.gov.ve> (12 diciembre 2009).
- Instituto para la Economía y la Paz (2010). *Índice Global de la Paz*, Australia. <http://www.visionofhumanity.org/gpi/home.php> (26 febrero 2010).
- Lefebvre, Henri (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Editorial Anthropos. Edición en español *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península, 4a. edición, 1978.
- Makowski, Sara (2003). “Alteridad, exclusión y ciudadanía, notas para una reescritura del espacio público”, en Ramírez Kuri Patricia (coordinadora), *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, México. FLACSO, pp. 89-103.
- Marcano, Frank (1998). *La caracterización del espacio público: estética y función*. Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- Mustieles, Francisco y Petzold, Astrid (2002). “Las metrópolis del Tercer Mundo: ciudades en cierre”. Ponencia presentada en el Coloquio “Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas”, Departamento de Geografía y Ordenación Territorial de la Universidad de Guadalajara (México) del 16 al 23 de julio.
- Park, Robert (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Peñalosa, Enrique (2006). “Prólogo”, en *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*.
- Rocco, Nicola (2005). “Los barrios de Caracas”, en *Caracas Cenital*. Caracas: Editorial Fundación para la cultura urbana.
- (2007). *Maracaibo Cenital*. Caracas: Editorial Fundación para la cultura urbana.
- Rogers, Richard y Gumuchdjian, Philip (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S. A.