

La posibilidad de que la ciudad contribuya a crear paz

# ¿Demasiada fe en el urbanismo?

José Carvajal\*



Urbanismo, paz y convivencia. Tres ideas que deben manejarse para abordar las ciudades de hoy, que contienen diversidad pero también conflictos. He aquí una reflexión a partir de estas premisas

Cuando en una misma sentencia se unen palabras como *urbanismo*, *paz* y *convivencia*, más allá de la obviedad que nos lleva a pensar que existe un nexo positivo entre todas ellas, no queda otra cosa que, al menos, encender las alarmas y detenernos un poco a pensar en esa confusa trinidad.

Muchas veces el urbanismo, entendido como afán de hacer de la ciudad un texto de fácil lectura (el adjetivo *legible* suele ser uno de los preferidos entre urbanistas), un espacio armónico libre de sobresaltos, termina simplemente por ser un distribuidor del tejido social en el espacio urbano. Es decir: urbanismo como forma encubierta o descarada de exclusión y expulsión; urbanismo como tabulador del valor del suelo urbano; urbanismo como antítesis del derecho a la ciudad. Urbanismo como *intervención* en sus acepciones quirúrgica y militar: extirpar, sanear, disciplinar, controlar.

En ese sentido, ciudades apreciadas por la calidad de su urbanismo, como la París ordenada a sangre y fuego por el barón Haussmann en el siglo XIX; o el Nueva York de la segunda mitad del siglo pasado, en el que zonas *degradadas* del Lower East Side (donde vivía gente de escasos recursos), fueron reconquistadas por los agentes inmobiliarios, con la anuencia de las autoridades, con estrategias en las que, sin empacho, se utilizaba una retórica militar<sup>1</sup> en la reurbanización de esos espacios *perdidos*; o en la Barcelona contemporánea, donde se hace lo imposible por seguir *higienizando* zonas como los barrios de La Ribera y El Raval, ambos con una alta densidad de inmigrantes.

Una vez encendidas las alarmas en relación con este tema, podemos pasar a otro tipo de consideraciones: las ciudades son grandes contenedores de diversidad e intercambios, pero también de conflictos a causa de inequidades crónicas. No podemos auspiciar el urbanismo como fórmula para neutralizar conflictos derivados de esas asimetrías, sino como herramienta para integrar, hacer visible la desarticulación y corregir desequilibrios.

Ahora, ¿es posible un urbanismo que no atienda sólo a la lógica reproductiva del capital y de la violencia que este modelo entraña? A grandes rasgos, y sin entrar en otro tipo de matices, pareciera que sí. Por citar un caso paradigmático, las grandes, medianas y pequeñas obras que han transformado los espacios urbanos periféricos (los barrios) de Medellín, en Colombia, en los últimos cinco años, parecen hablar de esa posibilidad. Grandes inversiones en materia constructiva, en diversas escalas, a la par (como soporte físico) de un proyecto con énfasis en lo social, que pone todo el acento en la educación y el emprendimiento.

En la Caracas del siglo XXI no son muchos los desarrollos en materia de urbanismo (o al menos no lucen como parte de una política integral, estratégica, de carácter metropolitano) que nos permitan hablar de una integración social y una reducción sistemática de los desequilibrios sociales, estructurales y, por ende, de una reducción de los factores que generan violencia entre *esas dos ciudades*. Por citar uno de los déficits más obvios: la insatisfacción del derecho a una vivienda digna.

Pero, por otra parte, más allá del urbanismo concebido como obra física, hay una serie de elementos simbólicos que lamentablemente no se están atendiendo de manera consistente y que lejos de generar paz contribuyen a mantener encendida la brasa de la violencia urbana.

Uno de ellos es el *gen* que conduce a privilegiar al vehículo particular como protagonista de la movilidad, no por su capacidad de movilizar a sus habitantes sino por su descomunal presencia en el espacio real y simbólico de nuestra ciudad. Estudios en la materia<sup>2</sup> señalan que de los viajes diarios que se realizan en Caracas, 24% se hacen en vehículo particular, pero estos ve-

hículos ocupan cerca de las tres cuartas partes de nuestras vías, prácticamente colapsadas en horas pico, mientras que las tres cuartas partes restantes de los viajes se hacen en transporte público o a pie. Una injusta asimetría que genera un nivel de agresividad y violencia en todos los rincones de la ciudad. Amén de que vehículos particulares, más los oficiales, transporte público, vehículos de carga y descarga y motos, ocupan en un alto porcentaje las áreas destinadas a los peatones, lo que nos coloca ante una agresión permanente y una disminución de nuestros derechos ciudadanos, que suele agravarse ahí donde la densidad de habitantes es mayor.

Otro asunto fundamental en relación con la violencia que se genera en nuestra ciudad tiene que ver con la paradoja de saber que hay un déficit importante de viviendas, y que a pesar de que la evidencia empírica señala que hay muchos terrenos y edificios ociosos en medio de la ciudad, muchos desarrollos se plantean siguiendo la tendencia de las viejas ciudades satélite o ciudades *dormitorios*, desconectados del corazón de la ciudad. A esto habría que agregar el factor simbólico de que buena parte de nuestra ciudad, la que ocupan los barrios, sean de colinas o intersticiales, no aparecen en el mapa oficial. Lo que, simbólicamente, equivale a decir que no existen. Se mantiene latente la vieja fantasía de que son una suerte de error urbano.

Por último, vale la pena señalar que toda ciudad que busque su viabilidad, en un marco de paz y convivencia democrática, pasa porque sus ciudadanos entiendan la necesidad de retratarse en lo público (la calle, la escuela, el centro de salud, el parque, el transporte) como el espacio común, como espacio de reconocimiento, como espacio para dirimir y resolver sus conflictos —a pesar de las diferencias e incluso las desigualdades—, como un *nosotros*, como colectivo. Es esto lo que hará posible que esa fuerte tendencia a ver la ciudad como suma de comunidades territoriales (sean barrios o urbanizaciones), pueda revertirse hacia una ciudad pensada más como sociedad de anónimos que se mueven con libertad por todos sus espacios, que como enclaves comunitarios. No remarcando territorios, sino abriéndolos como espacio público.

\* Periodista.

#### NOTAS

- 1 La expresión *cabeza de playa* se utilizaba literalmente para las avanzadas en zonas fuera del control de la maquinaria inmobiliaria, como anclaje para ofensivas urbanistas de mayor envergadura.
- 2 Encuesta de movilidad origen-destino realizada por la Alcaldía Metropolitana de Caracas (2005)

