

Problemática Urbana y Comportamiento Social

Soc. Roberto Briceño León

Resumen

El autor de esta ponencia hace énfasis en la importancia de la Sociología cuando se trata de desentrañar la ciudad. Este (el sociólogo) puede acercarse y alejarse del lenguaje común, acercarse en los problemas y distanciarse en la interpretación. La ponencia comienza, por una parte, reflexionando sobre los actores que construyen la ciudad y cómo cada uno actúa en relación a los otros y limitado por los otros, por otra parte, señala los innumerables problemas de las ciudades (segregación, inseguridad, altos costos personales y monetarios, carencia de servicios, etc) y cómo frente a esta realidad existe un Estado que forma parte del conflicto de manera también anárquica. Para concluir enfatiza cómo la planificación urbana — a partir de esas reglas de juego presentes — se convierte en un intento de hacer posible el futuro.

Términos claves:

Sociología urbana, ciudades, actores que construyen la ciudad, problemas urbanos, Estado, planificación urbana.

Abstract

The author of this presentation stresses the importance of Sociology with regard to the in-depth study of urban life. The sociologist could both come close to and yet distance himself from a common language, submerging himself in the problems relating to urban life but also maintaining an objective view-point in his interpretation. On the one hand, the exhibit begins by reflecting upon the individuals who make up city life and upon how each one reacts in relation to others, thus mutually limiting their behaviour. On the other hand it demonstrates the countless problems within cities, (segregation, insecurity, high personal and financial costs, the lack of services etc.), and how, confronting this reality there exists a State which plays a part that is also anarchic within the conflict. In conclusion, it emphasizes how urban planning-beyond the present code of practice is becoming an attempt to realize the future.

Key terms:

Urban/city life, individuals who make up city life, urban problems, the State, urban planning.

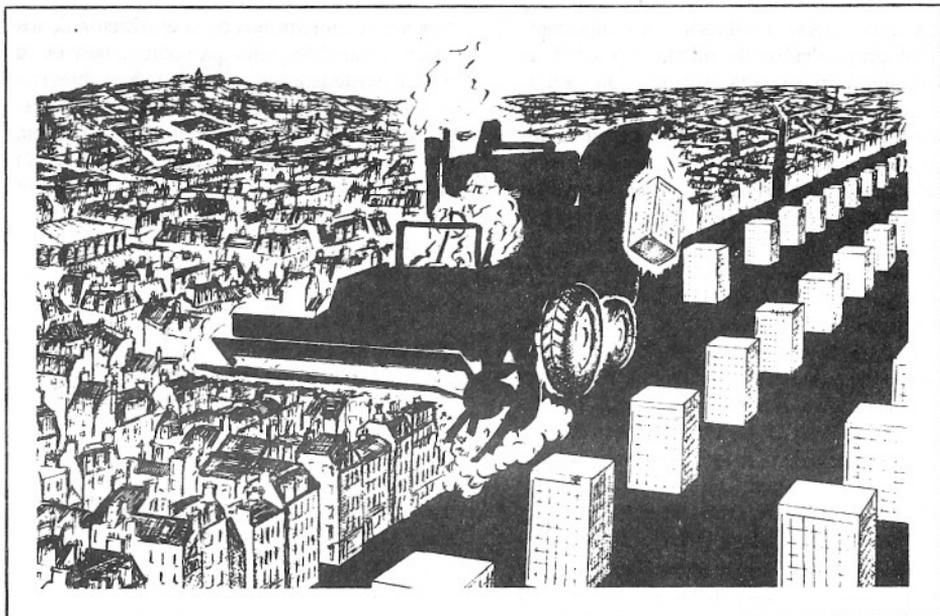
Quisiera plantear a los distinguidos colegas presentes en este evento de significativa importancia, algunos tópicos y problemas de la vida de las ciudades venezolanas contemporáneas.

1. Para comenzar diré que en mi interpretación particular acerca de las ciudades venezolanas se encuentra el hecho extraño, pero real, en el cual la mayoría de las cosas que en ella suceden como resultante global, no son deseadas por nadie, pero pasan, suceden. La tortuosa vida urbana se ha convertido casi en la muletilla fundamental de nuestro hablar cotidiano, del nuestro y del de todos los ciudadanos; si uno realiza un rápido sondeo de opinión nadie quiere que la vida de las ciudades sea de esta manera, pero nadie, en la búsqueda de sus propios fines, cede para lograr una vida urbana distinta; los propios intereses, legítimos o no, conllevan unos resultados desastrosos e indeseados por la mayoría, incluso por los principales causantes, incluso por los detentores del poder.

Pero, ¿por qué sucede esto?... es una suerte de maldición acaso. Pienso que intentar desentrañar estas situaciones es labor importante de la sociología, aquella en la cual la sociología puede acercarse y alejarse del lenguaje común, acercarse en los problemas, distanciarse en la interpretación. En nuestro caso diremos que la proyección de los objetivos individuales por cada uno de los actores participantes en la vida urbana, la existencia de la propiedad privada del suelo urbano y la incompetencia de las figuras normadoras o que pudieran actuar como terceros en medio de esa lucha voraz por objetivos individuales, constituyen los puntos claves sobre los cuales transita la crisis de nuestras ciudades. En esta perspectiva no hay posibilidad alguna para que pueda pensarse en una suerte de bien común que parece siempre subyacer a los juicios y las interpretaciones que se hacen cuando se habla de la vida de las ciudades en abstracto, y que, por otra parte, funda de manera tácita la planificación urbana.

2. Si uno reflexiona sobre los actores que construyen la ciudad, puede encontrar que de manera general son de tres tipos: los promotores privados, el Estado y los pobladores de los barrios, cada uno obedece a circunstancias y normas de funcionamiento particulares, pero cada uno actúa en relación a los otros, mediado por los otros y limitado por los otros; los promotores privados sean estos los constructores directos, la banca o el ensamble que de ellos se produce, actúan buscando una maximación del beneficio en las condiciones monopólicas en las cuales imponen de manera casi absoluta las condiciones a la demanda de viviendas, oficinas o comercios y entre ellos existe una competencia feroz que no da lugar a treguas y a pesar que cada uno aisladamente pudiera querer unos resultados mejores para su acción sobre la ciudad, todo lo que cada uno hace, contribuye de manera cada vez mayor a agravar la situación de las ciudades; los habitantes de los barrios invaden y ocupan los terrenos donde les es posible vivir, construyen una ciudad particular y propia con muchas dificultades, también con mucha belleza en algunos casos y el Estado que a veces construye, pero cada día menos, que se ve sometido a las limitaciones de la propiedad de la tierra que él mismo encarece a través de su acción y que luego se ve imposibilitado de adquirir por los precios que él mismo ha generado. Además, al dejar la construcción por vía propia, el Estado se encuentra sometido a las condiciones de los constructores y debe responder a los intereses de todos los otros agentes de la cuestión, por lo cual su acción de constructor es cada vez más indirecta y cada vez más limitada. Si uno analiza las razones de cada uno como sector o de cada uno como agente particular, podrá encontrar —aunque por supuesto uno tenga posiciones al respecto— como legítimas las razones y las metas de cada uno aisladamente, pero la resultante es realmente desastrosa.

3. Nuestras ciudades son la expresión cada vez mayor de una sociedad segregacionista e injusta; por tiempo se creyó ver en la ciudad la fuente de la democracia e incluso durante años se expandió la idea de aquel adagio alemán que decía: «Stadt luft macht frei» en la creencia que el aire de las ciudades nos hace libres, pero la realidad ha sido otra, nuestras ciudades son una



muestra de la segregación social existente en nuestra sociedad: las inmensas zonas que no disponen de los servicios mínimos, que no ofrecen las condiciones elementales en las cuales pudiera uno decir que se basa la vida urbana de este siglo: agua potable, cloacas, electricidad o de disfrute de los beneficios de la ciudad en términos de la educación, salud o de la calidad de los mismos, son altamente diferenciadas y en consecuencia segregacionistas. Incluso la forma de actuación policial es altamente segregacionista. La segregación urbana se funda en un mecanismo base como es la propiedad de la tierra y más específicamente la rentabilidad esperada de la tierra por parte de sus propietarios y de los constructores, que establece una dinámica a la cual se añaden los elementos de prestigio social que actúan parejamente con ella, prestigio social sustentado en la segregación y en formas simbólicas que reafirman la segregación; sobre este elemento se establece la diferenciación segregada de los distintos sectores que acceden al mercado de la tierra y la vivienda, por el mismo mecanismo se establecen los sectores sobre los cuales puede intervenir el Estado en su acción y por supues-

to, la de los sectores sociales más claramente segregados, como son los de los trabajadores, quienes son excluidos del mercado de la tierra, pero que de varias maneras inciden con su cercanía o lejanía en la formación de los precios de la tierra. La planificación urbana, vía la planificación y el trazado de la vialidad, procura sostener esa forma de segregación existente o reformarla reforzándola, manteniéndolo o formulando de esa manera la lejanía y la separación entre los distintos sectores urbanos: garantizando en la separación la división social del espacio y el prestigio de los espacios rentables.

4. Si uno pudiera hablar de los rasgos esenciales de la población venezolana, pudiera decir que es fundamentalmente joven y urbana y si pudiera decir algo sobre nuestras ciudades diría que que la vida de nuestras ciudades es altamente costosa en términos personales (además de lo monetario), que la vida de nuestras ciudades es bastante mala y que será cada día peor. Por tiempo se creyó que la ciudad significaba el progreso e incluso colegas pensaron que el crecimiento de la población urbana era un indicador del desarrollo de la sociedad. La ciudad

fue y sigue siendo el indicador más importante del progreso dentro de nuestra sociedad, el crecimiento urbano está asociado a la idea de progreso ya que clásicamente se identifica con industrialización y en la mente normal de los venezolanos de hoy se asocia por las formas exteriores de la vida urbana: edificios de muchos pisos, avenidas y centros comerciales. Hoy para nosotros es evidente que urbanización y desarrollo no son sinónimos, pero no es cierto que se piense generalmente que la vida de las ciudades no significa un progreso, sino el contrario; entiéndase éste como se entienda funcionara en la conciencia de los venezolanos. Lo cierto es que las ciudades venezolanas son el lugar del consumo de la renta petrolera y en esa medida ofrecen un nivel de vida "mejor" al que se puede hallar en otros lugares. Con todo y lo que podemos decir de nuestras ciudades e incluso de la capital, continúa teniendo grandes atractivos y en cierta medida resulta mejor que las otras posibilidades existentes dentro del país. Por lo cual también y en cierta medida, sí existe un progreso derivado de la renta petrolera y de esta forma continúa incrementando las corrientes migratorias y en el mismo efecto deteriorándose y haciéndose peor la vida de las ciudades. Hace un tiempo la Oficina de Planeamiento de Caracas decía en un informe que era necesario triplicar los gastos realizados en Caracas de manera sostenida hasta 1990, a fin de poder garantizar el nivel de vida que se tenía en 1975 y en otra parte, que con todas las inversiones previstas en el transporte: metro, otros pisos para las autopistas, conexiones, etc. lo más que podía lograrse para el año 2000 es que el tráfico fuese igual que ahora. La paradoja adicional parece ser, entonces, si la alternativa es dejar que continúe el deterioro de la capital y de las grandes ciudades para que la gente se vaya de la ciudad, lo cual parece que intencionalmente no es posible asumir por los costos políticos que representa, o mejorar la ciudad, gastar fastuosas cantidades en mejorar los entornos y, en ese caso, por las bondades de los éxitos, continuaría la corriente migratoria o se incrementaría y volverían a aparecer los problemas a los cuales se les estaba buscando solución... pareciera que no hay salida.

5. Nuestras ciudades son extremadamente frágiles, su nivel de seguridad es mínimo. No digamos nada del absurdo sobre las cuales

funcionan, en términos de la utilización de los recursos naturales, sino que sobre la base de su actual existencia su capacidad de sobrevivir depende de un hilo, quizás a veces lo más sorprendente resulta saber cómo es que no se han ido a la debacle; las necesidades básicas de la ciudad: el agua, la electricidad, la alimentación son en todas nuestras ciudades muy endeble. Llegamos a pensar que las ciudades proporcionaban un marco de seguridad superior, construimos un mundo en el cual hemos creído que estaba la vida superior y civilizada y su flaqueza hoy nos sorprende, y nos sorprende la particular situación que este hecho sea casi que ignorado por la mayoría de los venezolanos, que las organizaciones políticas apenas lo mencionen. Por otra parte pareciera que sí existe un cierto nivel de conciencia al respecto, pero como que nadie sintiera que puede hacer algo que valga la pena, pues para que fuera efectivo sería necesario que todos hicieran algo y como eso no sucede, entonces nadie hace nada.

6. El Estado venezolano en sus distintas instancias no tiene el carácter de mediador entre los factores actuantes sobre la ciudad, no puede representar la idea de la colectividad, ni siquiera la de una colectividad segregada, pues forma parte del conflicto de manera anárquica. Es una parte del conflicto y una parte desprestigiada por sus continuas incongruencias entre lo que dice y lo que hace, entre las dificultades de procesar las diferencias a su interno y con la sociedad en general, por ser el primer violador de las normas y por su incapacidad de imponer directrices reales al proceso social.

Ante esta situación hay una tendencia que considero negativa y peligrosa por parte del Estado venezolano, como es la de proceder a una centralización cada vez mayor de las decisiones, pretendiendo de esa manera resolver un conflicto que no tiene solución si no se toman posturas políticas más completas. El decreto 411 de julio de 1980 es una muestra evidente y preocupante de ello, pues, además de ser incoherente con las declaraciones del gobierno y anticonstitucional, traspasa la acción de las ciudades, de las municipalidades a la administración central, pero con ello en vez de evitar las manipulaciones, lo que hace es transferirlas del nivel local al nivel nacional; la acción urbana pasa de las manos de

los poderosos locales a las manos de los poderosos nacionales e internacionales, los poderosos entre los poderosos serán entonces quienes decidirán sobre la vida de las ciudades. La racionalidad del Estado se debatirá entre la ineficacia para no dar cabida a sus compromisos con los demás sectores sociales o la eficacia directa a favor de los poderosos.

7. Nuestras ciudades se caracterizan por una relevante anormatividad y, como hecho relativo, por una descarada impunidad de los infractores de las normas existentes; ciertamente la mayoría de las normas se producen como la formalización de una situación de hecho, pero en nuestro caso las mutaciones continuas de la ciudad no permiten siquiera esa sutil adecuación y lo que podemos presenciar es un continuo trastocar de las normas, un adecuarlas a los intereses de los poderosos y la inexistencia de cualquier tipo de sanción. En algunos casos uno piensa que la anormatividad es la manera por la cual se deja al criterio del funcionario las decisiones y se permite en ese caso la comisión y el soborno, y esa sería la razón verdadera de la situación, pero en otros casos la norma existe y se encuentra establecida, pero se busca entonces la manera de incumplirla: como es el caso de las múltiples zonificaciones o en otros casos existe pero es de una confusión gigantesca: como es el caso de los alquileres, donde se da el caso que en un mismo edificio se encuentran apartamentos alquilados en 200 y en 2.000 bolívares siendo iguales y en donde alguien que está alquilado en 200 le protege la norma social, pero hay otro que es propietario de apartamentos que a su vez alquila en fabulosos precios. La reacción ante situaciones de este tipo o ante la evidencia que los infractores de normas esenciales permanecen en la más completa impunidad; la respuesta no es otra que un acentuado individualismo, una reafirmación de los objetivos individuales, una no-creencia en el Estado y una agresión cada vez mayor en las personas.

8. El tipo de transporte en el cual se fundan nuestras ciudades y toda una civilización: el automóvil y en especial el privado, es una de las muestras más evidentes del punto en el cual se encuentra nuestra vida urbana. Usamos el automóvil con la idea de poder trasladarnos más rápido por la ciudad y resulta que cada día

vamos más despacio. El automóvil en su producción fue considerado como un elemento clave en la industrialización del país, la vialidad como un aspecto esencial en el progreso y en el desarrollo urbano y la posesión de un automóvil como logro evidenciado del éxito personal: la nuestra es una cultura motorizada. Pero claro, se hizo todo eso mas no se pensó en ensanchar las avenidas, se oponían los propietarios de la tierra o algo por el estilo y el ciclo prosigue, como no hay buen transporte público, entonces se requiere tener un auto particular, pero mientras más carros hay, más difícil es el tráfico y menos sentido tiene el carro individual, y si se coloca más servicio de transporte público, éste se encontrará entrabado en una cola. Todas nuestras ciudades parecen diseñadas sobre el eje orientador del automóvil, pero al tiempo llega uno a preguntarse si será posible vivir sin automóvil. El dilema permanece: quién que pueda dejará su automóvil particular y si alguien lo deja se arreglará algo y si no se deja caminamos hacia la tranca mayor... ¿hay salida acaso?

9. Las ciudades fueron el lugar donde podía encontrarse un cierto nivel de bienestar derivado de la existencia de servicios públicos, lo fueron y en términos comparativos aún lo siguen siendo, incluso en el caso de los habitantes de ranchos más mal servidos, pero los males del campo no dicen de las bondades de la vivienda urbana sino relativamente. Vivir en la ciudad significó y por mucho tiempo ha sido el elemento esencial de la aglomeración urbana, el hecho de permitir ofrecer ciertos servicios que son imposibles de proporcionar a una población dispersa en el campo y al mismo tiempo una manera de garantizar la reproducción de esos trabajadores urbanos; la ideología de la ciudad dispersó la idea de los servicios públicos como una fuente de igualdad y democracia a través de la acción comunal ofrecida en ellos, sin embargo, la situación de nuestras ciudades conlleva a que los privilegiados sean aquellos que no tienen necesidad de usar los servicios públicos urbanos. Si bien hay un privilegio entre quienes están en la ciudad y quienes no están en cuanto a los servicios públicos, entre los habitantes de la ciudad son privilegiados aquellos que no se ven obligados a usarlos, los que no tienen necesidad de usar el transporte público, los que no tienen necesidad de utilizar los servicios educacionales

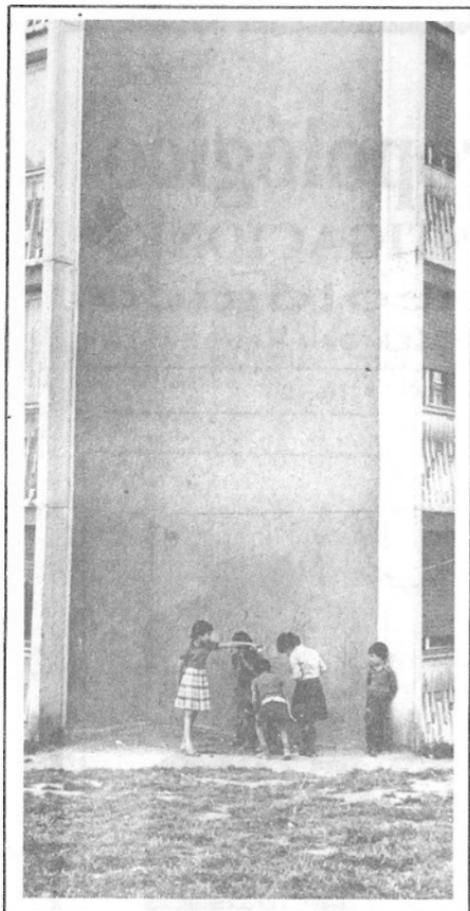
públicos. La fuente de igualitarismo y la conquista de bienestar de la vida urbana, se han convertido en lo que justamente debe evitarse para poder encontrar un cierto bienestar privilegiado.

10. La arquitectura de nuestras ciudades, además de colonizada en el sentido propio del término, tiene que enmendar los propios daños que hemos realizado en la ciudad o que la misma arquitectura —en sus casos más dramáticos— produce. Hemos logrado que en nuestras ciudades aumente la temperatura en varios grados, se produzca un ruido gigantesco y el aire sucio esté por encima de lo aceptable y, en consecuencia, lo que tenemos que hacer con la arquitectura es ver cómo logra proteger de los propios males causados y tener que no tomar en cuenta las bondades de nuestro medio natural, pues ya no son tales por la propia acción de la sociedad. El diseño debe entonces arreglárselas para tener una temperatura artificial, una ventilación artificial y hasta una iluminación artificial durante las horas que existe un sol esplendoroso. En algunos casos el diseño tiene que enmendar, pero en otros produce en su escala el absurdo total, como aquel edificio que lo encierran, lo hacen sin ventanas, lo pintan del color más caluroso y con el material más caluroso y luego por supuesto hay que proceder a enfriarlo y a iluminarlo. Salvo honrosas excepciones, la arquitectura de nuestras ciudades es bastante mala y muchas veces no por culpa del responsable del diseño, sino por las condiciones en las cuales se produce la edificación; ese hecho y la inconexión entre las edificaciones, y la presencia de espacios públicos nefastos para la comunicación entre las edificaciones por la ausencia de calles y aceras, crean un espacio urbano muy poco agradable y que presiona a la vida hacia adentro de las viviendas y coarta el uso de los pocos espacios de mediación y de intercambio humano. Los ranchos y los barrios son quizá las más ingeniosas expresiones de arquitectura, en tanto arquitectura popular y diría que la más importante expresión de cultura popular venezolana, superpuesta al medio ambiente, al terreno y a las condiciones sociales que son de notable valor y consecuencia.

11. La generalización de las dificultades de la vida urbana a sectores que tradicionalmente habían quedado excluidos del conflicto y la

reiterada demostración de incapacidad por parte de las autoridades, ha producido un fenómeno particular de protesta y de acciones públicas por sectores sociales de la población que regularmente se encontraban pasivos o que utilizaban los canales privados para sus reclamos o aspiraciones. La generalización de la protesta y en cierta medida la democratización de la protesta, muestra las diversas dimensiones de la molestia sobre la vida de las ciudades venezolanas, las tradicionales luchas por la invasión de un terreno, contra el desalojo o por el agua para el barrio o las escaleras, han adquirido una dimensión distintísima en la acción de los habitantes de las urbanizaciones contra un centro comercial, contra la instalación de un edificio en su vecindario o el rescate de un parque. Si bien desde una cierta perspectiva no tiene parangón la demanda de los pobladores de un barrio de una golpeante miseria a cuestras con aquella realizada por las señoras de una urbanización, pero ambas son desde una y otra perspectiva la respuesta a una crisis urbana y a una crisis de los mecanismos de resolución de los problemas de la ciudad. La acción de protesta y de presión en la consecución de sus propios objetivos, muestran la dificultad para el logro de medidas que beneficien a todos y la dificultad de los organismos gubernamentales para poder actuar en ese juego de intereses, pues puede uno decir que en cierta forma todas esas acciones tienen una fundamentación legítima y, quizá, visto desde una formulación más global, una cierta medida tomada por el gobierno y que crea fricciones, también puede que sea legítima y positiva, pero entre ambas no hay conexión o la conexión es muy precaria. Es muy difícil entonces que el individuo aislado pueda lograr una comprensión global del proceso urbano y, si acaso lo logra hacer, tiene muy poca credibilidad en los organismos encargados de ejecutarlo o, incluso teniendo credibilidad, no ve las razones por las cuales se justificaría su sacrificio personal.

12. La planificación urbana es un intento de hacer al futuro previsto y deseado realidad, de hacer posible el futuro, pero se encuentra en el mismo dilema, pues tiende a ser en el mismo momento razón final y razón instrumental, procura definir los fines y plantear cómo lograrlos al mismo tiempo y se debate casi en dos papeles dificultosos, pues la planificación sólo puede



lograr unas ciertas metas de futuro a partir de las reglas del juego hoy presentes, puede mejorar la eficiencia optimizando o disminuyendo los efectos negativos, pero dentro de las reglas, reglas de dudosa existencia en nuestra sociedad y, además, debe dar respuestas a los distintos actores en pugna. La planificación puede actuar, y de esa manera lo ha hecho, de una manera metonímica en la cual sirve a los intereses de la parte diciendo que sirve a los intereses de todos; pero si por el contrario realmente deseara servir a los intereses de todos, cómo pudiera lograrlo; pues en tanto tercero requeriría ser reconocido y servir en cierta medida a todos, lo cual es bastante imposible. Pienso que de ninguna manera la planificación puede arrogarse la tarea de ser razón final, el qué es lo que hay que hacer es una pregunta demasiado importante para que una comunidad la deje en manos de unos técnicos o

de unos políticos. La racionalidad de los medios que sería una tarea propiamente adecuada para la planificación, se ha vuelto igualmente conflictiva, pero por supuesto de sencilla resolución si se tiene la respuesta a la anterior pregunta.

13. Existe la tentación generalizada dentro de nuestra sociedad que al observar un cúmulo de dificultades cada vez mayores, se piensa que las salidas de tipo autoritario son la única respuesta posible a los problemas. Importantes pensadores y cronistas llegan a la conclusión que es la falta de autoridad la causa de los problemas que confrontamos en nuestras ciudades; este tipo de respuestas lo considero negativo y peligroso. Es cierto que en nuestra sociedad hace falta una cierta normatividad para que pueda funcionar con un mínimo de eficacia, pero ello no tiene que ver con el autoritarismo implícito en las formulaciones señaladas. Por otro lado, aquellos a quienes les correspondería ejercer dicho autoritarismo, están bastante enredados en el incumplimiento de las normas y no podrían resolver los problemas. Por el contrario, parece que la única alternativa es el incremento de la democracia urbana en todos los sentidos, en tanto que disfrute de la ciudad, pero también en tanto que mecanismos de decisión sobre el destino de la ciudad, con una tecnificación mayor de las formas de participación y una transformación de las mismas de ejercicios a formas efectivas de acción pública concertada. La participación en la toma de decisiones, el enfrentamiento real, abierto y dialogado de los distintos intereses y su procesamiento es la única vía, evidentemente no es la más sencilla, incluso alguien pudiera decir que es la más complicada, quizá sí, pero quién puede atribuirse el derecho de decidir sobre los demás, quién que sustantivamente crea en la democracia y en la libertad puede arrogarse el derecho de decidir sobre los otros sin mediar una polémica, quién a estas alturas de la historia puede decir que tiene en su mente o en sus manos la respuesta a los problemas de un presente incierto que se hace futuro.

El diálogo, la polémica y la lucha abierta y descarada en medio del conflicto, es la única vía para la democracia urbana, es la única vía de conquistar el futuro humano.

Boletín Antropológico

CENTRO DE INVESTIGACIONES

Museo Arqueológico

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES / MÉRIDA / VENEZUELA

OCTUBRE • DICIEMBRE 1990 • No. 20

