



LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

MARIO VALERO MARTÍNEZ | ELIANE SUPERTI | JADSON LUÍS REBELO PORTO (Orgs.)
MACAPÁ - 2019

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

MARIO VALERO MARTÍNEZ

ELIANA SUPERTI

JADSON LUÍS REBELO PORTO



MACAPÁ

2019

**LAS CIUDADES
ENTRE MIRADAS DIVERSAS**

Copyright © Mario Valero Martínez; Eliana Superti; Jadson Luís Rebelo. Porto.
Direitos desta edição reservados aos autores. A reprodução total ou parcial desta obra está autorizada somente com a sua citação e crédito aos autores.

Capa: Luisa Monteiro
Diagramação: M Valero M

Reitor UNIPAF: Júlio César Sá de Oliveira
Rector ULA: Mario Bonucci

Valero Martínez, Mario; Superti, Eliana; Porto, Jadson Luís Rebelo.
Las ciudades entre miradas diversas / Mario Valero Martínez; Eliana Superti; Jadson Luís Rebelo. Porto. Macapá, EDUNIFAP, 2019, 237 p.: il.

ISBN: 978-980-11-1971-5

DOI: <https://doi.org/10.53766/LIBULA/Ciudades.2019>

DEPOSITO LEGAL: ME2019000153

Las publicaciones acreditadas por el CDCHTA-ULA son sometidas a un riguroso proceso de arbitraje por calificados expertos en el área. Este libro fue evaluado, siendo su código PL-NUTA-01-19-09_correspondiente al Programa de Publicaciones CDCHTA del Año 2019



El presente documento se distribuye **en esta edición** bajo una Licencia ***Creative Commons Atribución-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional***. La evaluación y arbitraje fue realizado de manera anónima y gratuita con la finalidad de contribuir con el libre acceso a la producción intelectual de la Universidad de Los Andes – Venezuela, a través de su **Repositorio Institucional SaberULA (www.saber.ula.ve)**.



1. América Latina. 2. Cidade. I. Martinez, Mario Valero. III. Superti, Eliane. III. Porto, Jadson Luís Rebelo. IIV. Título.

editora
da UNIVERSIDADE
FEDERAL DO AMAPÁ



Editora da Universidade Federal do Amapá
www2.unifap.br/editora | E-mail: editora@unifap.br / Telefone (96) 4009-2801
Endereço: Rodovia Juscelino Kubitschek, Km 2, s/n, Universidade,
Campus Marco Zero do Equador, Macapá-AP, CEP: 68.903-419
Editora afiliada à Associação Brasileira das Editoras Universitárias.
Impresso no Brasil 2019

AUTORES

Alejandro Benedetti. Licenciado en Geografía; Doctor en Geografía (Universidad de Buenos Aires). Investigador Científico en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), República Argentina. Lugar de trabajo: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía. Jefe de Trabajos Prácticos, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía, Cátedra Introducción a la Geografía. Profesor Adjunto, Universidad de General Sarmiento, Instituto del Conurbano, Asignatura Geografía Regional de la Argentina. CONICET/Grupo de Estudios sobre Fronteras y Regiones, Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires. alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

Carlos García Pleyán. Sociólogo cubano, doctor en ciencias técnicas, profesor e investigador titular. Trabajó durante 30 años como funcionario e investigador en el campo del urbanismo y el ordenamiento territorial en la dirección nacional del Instituto de Planificación Física (IPF) y el Instituto Nacional de Investigaciones Económicas (INIE). Fue investigador asociado de la Escuela Politécnica Federal de Lausana (Suiza). Ha publicado artículos e impartido conferencias sobre desarrollo territorial, urbano y comunitario en Universidades de Cuba, Europa y Latinoamérica. De 2002 a 2011 coordinó el eje de desarrollo local del programa de la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación en Cuba (COSUDE). Ha sido profesor de la Universidades Abierta de Catalunya (UOC) y Politécnica de Cataluña (UPC), así como de la Universidad Tecnológica de la Habana. pleyan@gmail.com

Charles de Oliveira da Silva. Arquitecto e Urbanista pela da UNIFAP. Mestrando em Desenvolvimento Regional pela UNIFAP. Membro do Grupo de Pesquisa do Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos (NESUR/UNIFAP). charles.silva.arqui@gmail.com

Haroldo Dilla Alfonso. Historiador y sociólogo, con un Doctorado en Ciencias en el Instituto Politécnico Federal de Lausana, Suiza. En la actualidad es investigador y director del Instituto de Estudios Internacionales (INTE) sede Santiago de la Universidad Arturo Prat, Chile. Ha sido investigador/profesor visitante en las universidades de Rutgers, Harvard, Puerto Rico, Hannover y FLACSO-México. Entre 2015 y 2018 dirigió la investigación sobre la región transfronteriza Tacna-Arica en el borde chileno/peruano (Fondecyt 1150812) y actualmente dirige el fondecyt 1190133 sobre la intermediación urbana portuaria en Arica. Sus libros más recientes, son *La frontera dominico-haitiana* (Editorial Manatí, Santo Domingo, 2010), *La migración haitiana en el Caribe* (Centro Bonó, Santo Domingo, 2013), *Ciudades en el Caribe: un estudio comparado de La Habana, San Juan y Santo Domingo* (FLACSO, México, 2014) y *La vuelta de todo eso: economía y sociedad en el complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica* (RIL, Santiago de Chile, 2019). hdillaalfonso@gmail.com

Iban Trapaga. Dpto. de Ciencias Sociales. Instituto de Ciencias Sociales y Administración. Doctor en Ciencias Antropológicas por la Universidad Autónoma Metropolitana, Maestro es Antropología Social por el CIESAS y DEA en Migraciones y Conflictos por la Universidad de Deusto. Actualmente labora como profesor investigador de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, adscrito al departamento de Ciencias Sociales. Tiene varios capítulos de libros así como artículos científicos publicados en revistas de prestigio internacional sobre migraciones internacionales, fronteras y violencias. Entre otros destacan «Pandillas carcelarias tejanas en el estado penitencia de

Estados Unidos», «Etnopolítica mexicoamericana en Houston y nuevos inmigrantes», «Siguiendo los pasos de los malandros. Para una discusión sobre delincuencia y migraciones», y «Instituciones de asistencia a migrantes colonizadas por el discurso securitario. El caso de la Casa del Migrante de Ciudad Juárez. iban.trapaga@gmail.com

Jadson Luís Rebelo Porto. Geógrafo. Doutor em Economia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Docente do Mestrado em Desenvolvimento Regional na Universidade Federal do Amapá, Brasil. Pós-doutor em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Blumenau; Pós-doutor em Geografia pela Universidade de Coimbra; Pós-doutor em Espaço Social pelo Grupo Interdisciplinario de Investigaciones sobre el Espacio Social do Instituto Trabajo, Economía y Territorio de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral – Unidad Rio Gallegos, Argentina. Integrante da Academia de Letras José de Alencar, Curitiba, Paraná, Brasil. Coordenador do Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos (NESUR/UNIFAP). jadsonporto@yahoo.com.br

João Paulo de Almeida Amorim. Geógrafo. Mestre em Desenvolvimento Regional (PPGMDR), pela Universidade Federal do Amapá - UNIFAP (2016). Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Atualmente é Professor efetivo de Geografia da rede estadual de ensino do Estado do Amapá e membro do grupo de pesquisa de Arquitetura e Urbanismo na Amazônia - GAU. joaopauloamorim30@gmail.com

Johana Noguera Cárdenas. Licenciada en Educación mención Castellano y Literatura. Especialista en Promoción de la Lectura y la Escritura. Adscrita al Dpto. de Español y Literatura a Dedicación Exclusiva en el área de Enseñanza y Práctica del español. Universidad de Los Andes (ULA), Núcleo Dr. Pedro Rincón Gutiérrez, Táchira – Venezuela. Integrante del Grupo de Estudio: Cultura y Territorio de la misma casa de estudios. johanac@ula.ve/johanac499@hotmail.com

José Alberto Tostes. Arquitecto; Doutor em História e Teoria da Arquitetura pelo Instituto Superior de Artes de Havana-Cuba; Pós-Doutor em Estudos Urbanos Regionais da Universidade de Coimbra e Salamanca na Espanha, e em Arquitetura pela Universidade do Porto. É professor Associado III da Universidade Federal do Amapá. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em História da Arquitetura e Urbanismo, Urbanismo I, II, Projetos Urbanos I e II. Atualmente coordena o Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. Administra o blog: www.josealbertostes.blogspot.com E-mail: tostes.j@hotmail.com

Lina Botelho. Arquiteta; Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Amapá. Atualmente é Analista em Infraestrutura da Secretaria de Infraestrutura do Estado do Amapá (AP). linabotelhol@ig.com.br

Lorena da Cruz Moraes. Graduanda de Arquitetura e Urbanismo da UNIFAP. Membro do Grupo de Pesquisa do Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos (NESUR/UNIFAP). loreacruz.lm@gmail.com

Mario Valero Martínez. Profesor Titular e Investigador en la UNIVERSIDAD DE LOS ANDES –VENEZUELA. Doctor en Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid. España, programa Geografía Humana: Territorio y Sociedad. Magister en Ciencias Políticas. Universidad de Los Andes Venezuela. Centro de Estudios Políticos y Sociales de América Latina (CPESAL). Coordinador del Grupo de Estudio Cultura y Territorio. Reconocido por el Consejo de Desarrollo, Científico, Humanístico, Tecnológico y de las Artes (CDCHTA)-ULA. Co-organizador del Foro Paisaje y Cultura –ULA. Las

investigaciones realizadas están orientadas al estudio de los temas de geografía y fronteras: Tiene varias publicaciones en libros y revistas especializadas. Entre sus últimas publicaciones destacan: Venezuela, migraciones y territorios fronterizos. Territorios Federales de Venezuela en el siglo XIX. Paisajes apropiados: reconfiguración de otras identidades transfronterizas. mariovalerom@gmail.com
<http://webdelprofesor.ula.ve/nucleotachira/mvalero/>

Matías Ghilardi. Geógrafo. Profesional Adjunto Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET/IDEHESI,Nodo Mendoza). Profesor Titular, Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Económicas, Cátedra Geografía e Integración Territorial. Jefe de Trabajos Prácticos, Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras, Cátedra Geografía de la Población DEHESI-CONICET/Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Cuyo. matiasghilardi@conicet.gov.ar

Rebeca M. Pérez Arriaga. Universidad de Los Andes (Mérida, Venezuela) egresada como Geógrafa Cum laude (1994, ULA) con Maestría en Ecología Tropical (2000, Facultad Ciencias-ULA) y Maestría en Filosofía (2012, Facultad de Humanidades y Educación-ULA). Profesora e Investigadora del Departamento de Geografía Humana de la Escuela de Geografía de la Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales de la Universidad de Los Andes. Integrante del Grupo de Estudio Cultura y Territorio de la Universidad de Los Andes- Venezuela. Organizadora del *Foro PAISAJE Y CULTURA*. Se ha desempeñado como curadora y productora de exposiciones de arte. En (2018) culminó el Libro *Historia del Paisaje en el Páramo de Gavidia, sitio Las Piñuelas*. Proyecto PL-FO-17-09 aprobado por el CDCHTA- ULA. rbcperez07@gmail.com

SUMARIO

PRÓLOGO	8
CLAUDIA VILLEGAS DELGADO	
PRESENTACIÓN	12
MARIO VALERO MARTÍNEZ	
CIUDADES Y FRONTERAS EN EL CARIBE: UN ANÁLISIS HISTÓRICO	18
HAROLDO DILLA ALFONSO	
FRONTERAS EN LA VIDACOTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)	50
MATÍAS GHILARDI, ALEJANDRO BENEDETI	
EL SUBURBIO FORTIFICADO: SEGURIDAD, AISLAMIENTO Y HOMOGENEIZACIÓN EN UNA COMUNIDAD URBANO-FRONTERIZA	79
IBAN TRAPAGA	
A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE: ENSAIOS TERRITORIAIS	97
JADSON LUÍS REBELO PORTO, JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM, CHARLES DE OLIVEIRA DA SILVA, LORENA DA CRUZ MORAES	
CUMBRES, EN BUSCA DE SU ESPÍRITU	118
REBECA PÉREZ ARRIAGA	
LA HABANA, ¿UNA ECUACIÓN IMPOSIBLE?	147
CARLOS GARCÍA PLEYÁN	
PLANEJAMENTO URBANO DE OIAPOQUEA TRIPLICE INTERAÇÃO DA CIDADE RIO, RODOVIA E FRONTEIRA	165
JOSÉ ALBERTO TOSTES, LINA BOTELHO	
TRAVESÍAS Y ESCENARIOS DE LA CIUDAD	185
MARIO VALERO MARTÍNEZ	
DE LA ALDEA A LA CIUDAD: LA POESIA DE MANUEL FELIPE RUGELES	217
JOHANA NOGUERA CÁRDENAS	

PRÓLOGO

Miradas diversas. Una vista panorámica del malecón de Santo Domingo, en la República Dominicana; una fotografía que muestra la entrada a uno de los nuevos desarrollos urbanísticos en la ciudad de Mendoza en Argentina; un paisaje urbano-fronterizo en Ciudad Juárez, en el norte de México; una panorámica de la ciudad de Amapá, al norte de Brasil; una vista de la ciudad de Mérida, en Venezuela; otras más de La Habana, en Cuba; y dos últimas imágenes de la ciudad de San Cristóbal, en Venezuela, una contemporánea y la otra, de principios del siglo xx. Éstas son las imágenes que introducen cada uno de los capítulos que integran este libro. Por sí mismas, o en conjunto como una secuencia, lo que ellas esbozan de manera simple y concreta es una invitación a *mirar* la ciudad, esa es la propuesta central de este libro, y de dirigir nuestra mirada hacia la ciudad latinoamericana, en su diversidad y desde la pluralidad de aproximaciones que sobre ella existen o pueden existir.

El ejercicio de *mirar* la ciudad, no obstante, sea desde la academia o desde cualquier otro punto de vista, nunca es simple, ni resulta completamente objetivo o subjetivo, de ahí la riqueza y el potencial que el empleo de este recurso visual tiene no sólo como propuesta interpretativa o heurística, sino como herramienta metodológica y objeto de una reflexión teórica siempre necesaria para pensar la ciudad en sus distintas dimensiones y contradicciones, y en su mayor comprensión transitar el laberinto de la experiencia urbana y la complejidad del proceso de construcción social de la ciudad latinoamericana; una ciudad que hoy, y en ello coinciden la mayoría de los autores de este libro, está en crisis.

La ciudad latinoamericana, una ciudad que en el modo de vida y de producción que le da origen y sentido histórico en el capitalismo, se reproduce como un forma espacial socialmente desigual, una ciudad fragmentada, segregada. Un espacio social resultado de contradicciones y tensiones que se manifiestan en las distintas dimensiones (materiales, culturales, temporales) que los autores de este libro documentan en las ciudades que han sido el objeto de su investigación y cuyos resultados, por un lado, enfocan el nivel estructural,

regional, metropolitano de la experiencia urbana; y por el otro, observan el nivel más concreto del habitar y el hábitat de la ciudad.

La ciudad es siempre un proyecto geográfico inacabo, cambiante, y en permanente tensión entre esos niveles opuestos. Y es también hacia esa tensión a la que algunos de los autores dirigen intencionadamente la *mirada* para explorar e inevitablemente pensar en la posibilidad de transformar, (re)imaginar y construir una ciudad distinta, una ciudad –pienso yo– social, material y moralmente justa.

De ahí que sea bienvenida la invitación de este libro a *mirar* y aproximarse al estado de la cuestión urbana en América Latina a través de las investigaciones que sus autores presentan de distintas ciudades en República Dominicana, Argentina, México, Brasil y Venezuela. De ahí también que sea pertinente destacar el interés manifiesto de algunos de ellos por generar una reflexión colectiva sobre los desafíos que las ciudades latinoamericanas enfrentan en éste, el siglo de la ‘revolución urbana’; el siglo en que la ciudad como forma espacial y como experiencia social *sine qua non* de la geografía del capitalismo, eventualmente se convertirá en el motor del cambio social previsto por Henri Lefebvre en los años setenta del siglo veinte.

Las afirmaciones anteriores, lejos de ser una mera aseveración teórica, adquieren relevancia y contenido empírico en las problemáticas y tendencias que muestran los artículos de este libro sobre diversas dimensiones, temporalidades y escalas del fenómeno y la experiencia urbana en la ciudad latinoamericana. Sus autores aportan evidencias y reflexiones que refieren múltiples enfoques y aproximaciones teóricas desde disciplinas como la historia, la sociología, la antropología, la geografía, y también desde la literatura y la poesía, entre otras.

A nivel metodológico, es pertinente mencionar el ánimo en algunas de las investigaciones de incursionar y recurrir a métodos y recursos visuales, como la fotografía, la imagen satelital, y sobre todo, la referencia y reflexión en torno al concepto de paisaje urbano. El paisaje urbano, entendido como paisaje cultural, es una valiosa herramienta metodológica para la investigación urbana. Denota y connota ideas de tiempo y espacio, y es una expresión de prácticas socio-culturales y materiales vinculadas al proceso de construcción social de la ciudad. De ahí su importancia como referente empírico y herramienta metodológica en el análisis de las relaciones entre la ciudad y la experiencia social, y en la comprensión de los significados y sentidos de la experiencia cotidiana del habitar.

En los capítulos de este libro, la *mirada* de los autores se fija en la condición social de la ciudad, y documentan ciudades en conflicto, hábitats de la supervivencia a los que es necesario sobrevivir, sobre llevar; ciudades segregadas, ciudades fragmentadas. Otros, dan cuenta de la reconfiguración rampante del

PRÓLOGO

espacio social de la ciudad como un espacio reticulado, privatizado, securitizado, modelado, y hay que decirlo claramente, 'neoliberalizado' para responder a los requerimientos e intereses empresariales de las desarrolladoras, el capital inmobiliario, y al afán instrumentalista de los mismos gobiernos de los Estados. En esta aproximación a la lógica neoliberal de construcción social de la ciudad, los autores nos acercan por ejemplo, a la experiencia social del aislamiento y homogeneización que experimentan los habitantes de las urbanizaciones cerradas y los suburbios fortificados.

La perspectiva espacial (regional) adquiere mayor importancia en aquellos capítulos que analizan el proceso de la conformación urbana y de los sistemas urbanos (nacionales), y en ello hacen visible la importante relación que existe entre distintas formaciones sociales y los modelos de ciudad, por ejemplo en la conformación geoestratégica (geopolítica) del sistema de ciudades en la región del Caribe. O también en aquellos que buscan abrir el debate sobre el futuro social y político de la ciudad y los desafíos para sus habitantes.

Hay en este libro narrativas que proponen una mirada más interpretativa. Una de ellas, propone el análisis de la 'condición urbano-metropolitana' como una categoría, así lo argumentan sus autores, que aporta perspectivas nuevas sobre la espacialidad y la institucionalidad para la (re)interpretación y mejor comprensión de las metrópolis latinoamericanas. Otra más, plantea una aproximación metodológica novedosa al proceso de producción y construcción espacial de la ciudad a través de lo que sus autores refieren como un enfoque múltiple, que *mira* la correlación de fuerzas y la interacción entre la ciudad, y distintos elementos y dinámicas que dan sentido al espacio vivido y construido en una ciudad fronteriza: el río, la carretera y la frontera, y que así mismo tienen un impacto en la planificación y desarrollo urbano de la ciudad.

Desde lenguajes y narrativas menos formales o más alejadas del rigor del método, la forma y el contenido que imponen los textos académicos, otros autores aventuran otras *miradas* sobre la ciudad. Una de ellas, anima por ejemplo, a caminar y recorrer la geografía y el complejo tejido de la ciudad con su autor, en una especie de viaje exploratorio utilizando simplemente la lógica del itinerario y la travesía urbana. Con una perspectiva similar, otras autoras proponen en capítulos distintos, acercarse más a su dimensión simbólica y recorrer sus 'sendas' a través de la literatura y la poesía. Conocer la ciudad, leerla, entreverla y *mirarla* a través de los lugares y paisajes que evocan los textos literarios y poéticos sobre la ciudad como texto y realidad.

Ciudades diversas. En la definición de ciudad de Milton Santos como "colección de elementos interrelacionados, tanto humanos como físicos", acertada y oportunamente recuperada aquí por los autores José Alberto Tostes y Lina

Botelho, la ciudad aparece como un objeto histórico, una forma a la vez espacial y social que permite precisamente eso, *mirar* hacia la interacción entre elementos humanos y físicos para comprender la naturaleza de la experiencia urbana, en última instancia social. El dominio pleno de la experiencia y la forma urbana –de sus requerimientos materiales, sociales, culturales, identitarios, e incluso éticos y morales– en la producción y la organización de la vida económica y social en el planeta, como lo señalé al principio, es uno de las preocupaciones y prioridades que hoy estructuran la agenda de los estudios e investigaciones sobre la ciudad. Los autores de los distintos capítulos que integran este libro *miran* las relaciones entre ciudad y sociedad, y en sus reflexiones comparten y coinciden en muchas formas y desde distintas perspectivas con esa misma intención. Si bien puede decirse que la última *mirada* la tiene el lector, es la posibilidad de generar ese diálogo la que con gran expectativa me lleva a reiterar mi invitación a leerlo, *mirarlo* y conocer sus contenidos.

Claudia Villegas Delgado
México, 21 de mayo de 2019
Editora de la Revista ACME:
An International Journal for Critical Geographies

VOLVER A SUMARIO

PRESENTACIÓN

La ciudad no es sólo una amalgama de espacios construidos y la suma de seres humanos que la habitan, tampoco es primordialmente el producto de actividades económicas. En una perspectiva nocional no restringida se concibe como una organización socioespacial que posee múltiples atributos, funcionalidades e interrelaciones asociados a complejos modelos territoriales que involucran simultáneamente y en diversas escalas, valoraciones históricas, geográficas y geopolíticas. En los ámbitos internos, además de mallas o tramas urbanas, está compuesta por los lugares de entrecruzamientos, disputas de intereses individuales y sociales que se manifiestan tanto en las convivencias ciudadanas como en las mixturas reveladas en sus modos de vida, evidenciando de igual manera los acuerdos de cohabitación, las descripciones de los conflictos y disputas, incluso pueden llevar a mostrar las desigualdades y los desequilibrios socioespaciales. Se puntualiza asimismo que la ciudad es un espacio de enraizamiento, identificación e identidad que forman parte de los afectos y las querencias de sus moradores en los lugares vividos; sin embargo, esta filiación tiene sus sinuosidades y no siempre son armónicas; a la empatía configuradora de los lugares de las topofilias, se agregan los sitios que suscitan confrontaciones no sólo intersubjetivas sino también con las materialidades construidas y hasta con las situaciones o los hechos que causan adversidad y rechazo, así como los lugares que en apariencia no generan ningún interés y se dejan de lado o se ignoran.

Este conjunto de atributos, funcionalidades, movimientos y campos relacionales hacen de la ciudad un espacio versátil, sugestivo, pero también complejo y en permanente cambio que fortalecen su naturaleza configurativa y la consolidan como el ámbito mayoritario en las preferencias del hábitat humana. Con toda razón se explora en la pluralidad de sus significados socioespaciales y

geoculturales. Las valoraciones de las cualidades polimorfas y las indagaciones polisémicas de la ciudad, forman parte de los objetos de estudio que se realizan desde disímiles paradigmas y enfoques interdisciplinarios, buscando explorar, descifrar, comprender e interpretar sus variados componentes, sus diversas interrelaciones y sus múltiples interacciones.

Tomando en como sustento estas consideraciones, se proyectó la preparación y edición de este libro que reúne los trabajos de varios investigadores de América Latina y El Caribe y lleva por título, *La ciudad: miradas entre diversas*. Pero no se trata de un libro con textos de miradas simples, ni de vistazos triviales o de ojeadas vaporosas sobre las ciudades seleccionadas, todo lo contrario, las miradas expuestas en cada escrito, conjugan las observaciones rigurosas, los registros atentos y las densas reflexiones propuestas por catorce autores en nueve trabajos relacionados con sus respectivas indagaciones sobre la ciudad.

Se inicia el libro con el trabajo de Haroldo Dilla Alfonso, *Ciudades en El Caribe*, que partiendo de las referencias históricas y geopolíticas, presenta una visión crítica del sistema urbano del Caribe Hispano, advirtiendo que no deberían entenderse los vínculos de estas ciudades “como cualidades sistémicas y regulares que configuran un todo relacionado y se diferencian radicalmente de un entorno común”, pero si como un conglomerado urbano caribeño de intensidad relacional variable y voluble; cambiantes de acuerdo a determinadas pautas geopolíticas. Igualmente advierte al lector que a pesar de la difusión de los estudios urbanos en República Dominicana, Puerto Rico y Cuba, son escasos las indagaciones sobre los sistemas urbanos nacionales y casi siempre dedicados a las ciudades capitales, Santo Domingo, San Juan y La Habana, dejando de lado las ciudades medias como Santiago de Cuba, Santiago de los Caballeros y Ponce, que tienen destacada importancia como centros regionales en la prestación de servicios y sobre las que existe un gran carencia de información. El autor nos introduce en una visión global y densa por las ciudades del Caribe Hispano.

Matías Ghilardi y Alejandro Benedetti, en las *Fronteras en la vida cotidiana del Área Metropolitana de Mendoza (Argentina)*, proponen un concepción de las fronteras no limitada a los exclusivos ámbitos disciplinarios del estudio de los estados nacionales, tal como tradicional y predominantemente se hizo en el siglo XX, decantándose por extender sus utilización teórico-conceptual para abordar los procesos que impliquen la fragmentación, diferenciación e interrelaciones entre entidades geohistóricas. En este caso se aplica el criterio al estudio de la ciudad contemporánea como campo experimental para examinar las diferencias en las prácticas materiales y simbólicas de las sociedades en sus procesos de construcción social a partir de los cuales surgen diversas fronteras que expresan la fragmentaciones espaciales y las exclusiones sociales, con especial atención en

las transformaciones contemporáneas de las ciudades. El interesante trabajo toma como caso de estudio la ciudad de Mendoza en Argentina, identificando en su interior los distintos tipos de fronteras urbanas construidas en el presente.

Iban Trapaga en *El suburbio fortificado: seguridad, aislamiento y homogeneización en una comunidad urbano-fronteriza*, realiza un análisis encausado al análisis de los desarrollos urbanísticos cerrados, fenómeno urbano que se ha extendido por América Latina bajo diversas denominaciones, que, según el autor, forman parte de la privatización de los espacios públicos. El trabajo se refiere al estudio de caso en “el oriente de la mancha urbana de la fronteriza Ciudad Juárez de México” que es examinado como centro de interés del capital transnacional y definido como un modelo de ciudad difusa con características específicas entre las que destacan su condición fronteriza, ciudad de paso e influenciada por los modelos urbanísticos de una ciudad del suroeste de los Estados Unidos. En este trabajo se exploran varios aspectos significativos de la ciudad difusa, la segregación socioespacial y su correlato con el proceso de privatización, dedicando especial interés a los suburbios fortificados de Ciudad Juárez en todas sus relaciones y entramados.

El grupo conformado por Jadson Luís Rebelo Porto, João Paulo de Almeida Amorim Charles de Oliveira da Silva, y Lorena da Cruz Moraes, presentan el trabajo titulado *A condição urbano-metropolitana amapaense: ensaioterritoriais*, proponiendo una reflexión sobre la construcción de la Región Metropolitana Amapaense del estado de Amapá de Brasil, considerando dos aspectos centrales: espacialidad e institucionalidad. En una primera parte se describe su proceso de conformación y extensión territorial, su demografía y se destaca la importancia de su conectividad interna. La manifestación espacial de su creación según los autores, corrobora la desconstrucción de la condición urbana, para dar paso a nuevas construcciones, definidas en la conformación urbano-metropolitana, articulada con propósitos políticos, pero no construida con base en políticas territoriales. El texto se compone de cuatro tópicos, el primero se refiere al origen y evolución de la región metropolitana en Brasil, el segundo discute la condición urbana amapaense; el tercero revisa los comportamientos la condición urbano-metropolitana de Amapá y el cuarto aborda algunos desafíos de la planificación integrada para la Región Metropolitana de Amapá.

Desde otra perspectiva para abordar el estudio de la ciudad, Rebeca Pérez Arriaga, explora, *Cumbres, en busca de su espíritu*, y lo hace a través de las observaciones en su condición de paseante-habitante de la andina ciudad de Mérida en Venezuela. Se propone en este relato la búsqueda de aproximaciones reflexivas sobre el espíritu de los lugares, la estética del paisaje con el propósito de acercarse a su identidad, tomando como referencia los senderos que han formado

parte de las experiencias y vivencias de la autora en los lugares y recorridos seleccionados. En esta posición se apuesta por la interrelación entre el enfoque humanístico de la geografía, el arte y la estética para indagar de manera persistente en el espíritu de los lugares, en este caso en Cumbres, tal como llamó el escritor venezolano Mariano Picón Salas a la ciudad de Mérida. Este es asimismo, un texto que se desenvuelve en una combinación de la nostalgia del pasado, el espacio vivido y las realidades del presente observadas en la ciudad.

Por su parte, Carlos García Pleyán en *La Habana, ¿Una ecuación imposible?*, centra su atención en la dramática situación, los indispensables cambios y la necesaria rehabilitación de esta histórica ciudad cubana. En esa perspectiva se adentra en el complejo significado cultural de la ciudad en la historia de cualquier país y su impacto en la conducta social humana y extiende sus consideraciones sobre la ciudad, argumentando que no son sólo productos históricos edificados, sino también procesos colectivos que se producen y están en permanente cambios. En el prolijo análisis sobre la ciudad de la Habana, se detiene en las consideraciones sobre los rasgos esenciales que caracterizan a la sociedad habanera actual y adelanta algunas conjeturas para superar la crisis de la ciudad, propone adicionalmente un debate social y político sobre la cuestión planteada, para finalmente exponer siete puntos clave para el futuro de la ciudad.

José Alberto Tostes y Lina Botelho, en *Planejamento urbano de Oiapoque: a tríplice interação da cidade rio, rodovia e fronteira*, buscan interpretar el planeamiento urbano en la frontera, analizando a la ciudad de Oiapoque, localizada en el estado de Amapá, Brasil, proponiendo un punto de vista metodológico a través de tres distintas concepciones en lo que se refiere al proceso de ocupación y dinámica local de ciudad como frontera, río y carretera. El soporte teórico de la investigación está definido a partir de las relaciones de entendimiento de los conceptos que establecen la analogía en los tres abordajes metodológicos, buscando comprenderlas individual y colectivamente a favor de la planificación urbana y el desarrollo local. En suma, el objetivo es analizar el planeamiento y desarrollo urbano y local de la ciudad de Oiapoque tomando en consideración de los tres enfoques señalados. Igualmente pretenden contribuir al desarrollo regional, señalando que la ciudad se encamina a desvelar estratégicamente cuales niveles de integración podrán dimensionarse para el futuro de su planificación y desarrollo local.

En el apartado correspondiente a la propuesta *Travesías y escenario de la ciudad (Mario Valero Martínez)* se destaca en primera instancia la importancia de los itinerarios y las travesías urbanas realizadas en sus recorridos por los lugares significativos de la fronteriza ciudad de San Cristóbal, Venezuela, proyectados como viajes de idas y vueltas al interior de su complejo tejido urbano, indagando en el

PRESENTACIÒN

pasado y el presente de los lugares. Se inicia el recorrido en el estudio los significados de su origen, se abordan las simbologías de los lugares, se examinan algunos aspectos de la ciudad fronteriza, se indagan en los aspectos relevantes del comercio como factor revelador en sus cambios urbanos, os atributos de sus usos utilitarios, sin dejar de explorar sus contextos histórico-culturales. Bajo este enfoque se explora la fronteriza ciudad de San Cristóbal a través de una mirada geográfica no convencional.

Cierra la variada temática del libro con el trabajo de *Johana Noguera Cárdenas, De aldea a ciudad. La poesía de Manuel Felipe Rugeles*. Este es un enfoque literario para realizar la lectura de la ciudad y en este caso se analiza la poesía del venezolano Manuel Felipe Rugeles, nacido en San Cristóbal, Venezuela que busca comprender y conectar a través del lenguaje poético con la mirada en torno a su ciudad natal. La autora previamente se pregunta ¿Cómo se aborda la relación entre la literatura y la ciudad en algunos textos literarios? Al ahondar en la temática da respuesta a esta interrogante a través del desarrollo de uno de los objetivos planteados en la investigación que se orienta al análisis de la visión literaria, en especial a través de la obra poética de Manuel Felipe Rugeles sobre la ciudad de San Cristóbal, publicada a mediados del siglo XX, trazando adicionalmente entre otros propósitos de acercamiento a la obra poética en su valoración con las identidades urbanas.

Expresamos nuestra especial gratitud a todos los colaboradores-autores que decidieron participar en este empeño editorial para, a través de sus trabajos, debatir sobre apasionante tema de la ciudad. Agradecemos a los profesores Jadson Porto y Eliene Superti, así como a la Universidad Federal de Amapá por el apoyo para hacer realidad la publicación de este texto. Al profesor Alejandro Gutiérrez, Coordinador del Consejo de Desarrollo, Científico, Humanístico, Tecnológico y de las Artes (CDCHTA) de la Universidad de Los Andes de Venezuela, y Mariela Ramírez coordinadora de publicaciones, por el aval otorgado a este libro. Extendemos las gracias por la participación al Grupo de Estudio Cultura y Territorio de la ULA-Venezuela. A todos GRACIAS.

Finalmente, tenemos la certeza que con estos nueve trabajos, expresiones de *las visiones, ideas y posturas no necesariamente compartidas y enfoques plurales*, se contribuirá al debate necesario sobre la compleja temática de la ciudad.

Mario Valero Martínez
Universidad de Los Andes-Venezuela

VOLVER A SUMARIO

MALECÓN DE SANTO DOMINGO. REPÚBLICA DOMINICANA



Autor: Haroldo Dilla

CIUDADES Y FRONTERAS EN EL CARIBE: UN ANÁLISIS HISTÓRICO

HAROLDO DILLA ALFONSO

Pedro Menéndez de Avilés fue un hombre realizado. Amante del mar y de las aventuras, navegó cuanto quiso, como corsario y como almirante reputado, y fue quién inauguró el sistema de flotas que alimentaría al imperio colonial español por dos siglos. Católico fehaciente, mandó al otro mundo tantos hugonotes franceses como sólo pudieran soñarlo los organizadores de San Bartolomé. Colonizador pertinaz, llegó a ser gobernador de Cuba y de la Florida, un status que envidiarían muchos políticos cubano/americanos de la actualidad. Fue, en pocas palabras, un servidor bien estimado de Felipe II, quien le encomendó difíciles misiones en América y en Europa, y de hecho murió en una, la organización de la Armada Invencible, cuya derrota marcó el inicio del declive del poderío español que Menéndez de Avilés había cultivado con especial celo.

Pero fue también un estratega que gustaba imaginar las cosas en el largo plazo. Por eso aconsejó la fortificación de La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan y algunos otros puertos continentales y el mantenimiento del sistema de flotas que garantizaba el abastecimiento y la comunicación entre estas piezas imperiales. Recomendó el Canal de las Bahamas como ruta hacia España y al puerto de La Habana como el lugar de reunión de las naves, aun cuando en

realidad nunca le interesara la futura capital cubana, sino para garantizar la conquista de La Florida. Fue, por una década, el primer “hombre fuerte” del Caribe y también el primer político en pensar al Caribe como un sistema condicionado por la geopolítica –una tradición que se ha mantenido por siglos- y en particular como una frontera que dejaba fuera un entorno diferente y eventualmente hostil.

No le faltaban razones a Menéndez de Avilés, pues ya por entonces el Caribe era una zona de una importancia estratégica excedente a su dimensión demográfica o geográfica, y, de ahí, una región de alta sensibilidad histórica. Desde que Colón desembarcó en sus playas, la zona no parece haber gastado un respiro en esa manía de erigirse en un pivote crítico de la historia mundial: guerras de grandes potencias o conatos nucleares de ellas, pujas territoriales, colonias altamente lucrativas, revoluciones trascendentales, son episodios de una secuencia que no ha terminado a pesar de los vaticinios tanto de Juan Bosch (2005) como de Jorge Mañach (1970) en sus respectivos intentos de encontrar un fin a la historia fronteriza de la región. De ahí la relevancia de la dimensión geopolítica, aunque en la práctica esta dimensión geopolítica haya sido acompañada, y frecuentemente subvertida, por otras dimensiones de contactos formales e informales, sobre lo cual no existe un registro histórico tan pormenorizado.

Este artículo intenta enfocar una escala específica de esa relación regional: las relaciones urbanas. Su idea principal es que debido a la compartición de entornos similares y a las múltiples relaciones que han establecido a lo largo de siglos, los sistemas urbanos de los países del Caribe hispánico –y muy cerca de ellos, Haití¹- han evolucionado respondiendo a estímulos comunes, aun cuando estas respuestas hayan conducido a lugares diferentes como una consecuencia de las desiguales oportunidades brindadas, así como de las capacidades e intereses de los subsistemas nacionales para responder a los estímulos externos. En consecuencia no creo que podamos hablar aquí de un sistema urbano del Caribe Hispánico, es decir que podamos percibir las intensas relaciones de estas ciudades como cualidades sistemáticas y regulares que configuran un todo interrelacionado y se diferencian radicalmente de un entorno común. En su lugar el conglomerado urbano caribeño aparece como una masa cambiante que se contrae y se dilata, cambia de forma según los

¹ Haití tiene una historia muy cercana al Caribe hispanoparlante, debido a sus fuertes relaciones con República Dominicana y Cuba. Ciudades como Puerto Príncipe y Cabo Haitiano han sido partícipes de intensos intercambios con sus dos vecinas de orígenes hispánicos, y en la actualidad estas ciudades están intensamente conectadas a ciudades dominicanas. He analizado el carácter de estas *relaciones* transfronterizas en la Española en Dilla (2010), y en particular de las dos segundas ciudades de la isla: Cabo Haitiano y Santiago de los Caballeros. Por razones de espacio, sin embargo, solo me referiré a este concierto de manera tangencial.

momentos, y puede hacerse más espeso cuando suma nuevas variables a su configuración o más fluido si las relaciones se tornan más esporádicas, regularmente por dictados de la geopolítica. En resumen, más que una caja organizada de puntos de contactos e intercambios, es una red de contactos de intensidades y agendas volubles.

De todas maneras, aun descartando la noción de sistema, si reconocemos la existencia de esta densidad relacional, estaríamos de acuerdo en que no se trata de un postulado asépticamente teórico, sino de una propuesta de fines muy prácticos, pues implicaría un potencial de experiencias, conexiones e intercambios muy superior al que hoy existe, y que sería de gran utilidad para los mundos académico, técnico y político.

Antes de continuar, sin embargo, es conveniente prevenir al lector sobre un punto débil de la línea de análisis propuesta. Aunque tanto en República Dominicana como en Puerto Rico y Cuba existen estudios urbanos altamente profesionales –algunos de ellos publicados- raras veces estos estudios han intentado analizar los sistemas urbanos nacionales. Por lo general son estudios centrados en las ciudades capitales – San Juan, La Habana y Santo Domingo- lo que impide una aproximación mayor a las numerosas ciudades medianas y pequeñas que tienen roles muy importantes como centros locales y regionales de provisión de servicios.

Y en particular me interesa enfatizar en el inmenso vacío que provoca la carencia de información sobre las segundas ciudades: Santiago de Cuba, Santiago de los Caballeros y Ponce. Todas las evidencias sugieren que estas ciudades han tenido roles muy importantes en el ámbito regional. En los tres casos estas ciudades han sido baluartes del liberalismo político decimonónico y al menos en dos casos –las dos Santiagos- han sido centros de proyectos revolucionarios de cara al mayor conservadurismo de las capitales. Una de ellas, Ponce, disputó durante algunas décadas la primacía urbana a la capital. Estoy seguro que una inclusión sistemática de estas ciudades y otras menores (pensemos en Mayagüez, Puerto Plata, Camagüey, etc.) en esta perspectiva comparada arrojaría conclusiones muy interesantes, de las que, por el momento, tendremos que prescindir.

LAS CIUDADES ENCLAVES

Por supuesto que cuando Menéndez de Avilés escribió su carta a Felipe II era difícil hablar de ciudades en el Caribe. Los poblados fundados por los colonizadores al comenzar el siglo XVI habían sido erosionados por los atractivos de la tierra firme, y sus poblaciones menguantes vivían en casas precarias de

materiales perecederos. La Habana, por ejemplo, no sobrepasaba los cinco centenares de habitantes y el único edificio de alguna magnitud era un fortín de madera que un corsario de tercera categoría, el francés Jacques de Sores, tomó y destruyó en 1554.

Quizás la excepción era Santo Domingo, fundada a fines del siglo XV en la margen oriental del río Ozama y trasladada a su actual ubicación en 1502 por Nicolás de Ovando, a quien se encomendó levantar una verdadera ciudad sobre la base de un plan riguroso que sirvió de precedente a las pormenorizadas ordenanzas que rigieron el tema durante siglos (Morris, 1984). Santo Domingo fue así la primera ciudad europea en América y por algunas décadas una suerte de nodo de comunicaciones para las numerosas expediciones que utilizaban a la colonia para aprovisionarse, arreglar navíos y comunicarse con autoridades superiores. Se trató de una ciudad volcada hacia afuera, cuya lógica primordial era ser parte estratégica de un sistema imperial en formación, y solo marginalmente la cabeza de un establecimiento colonial y de una red incipiente de poblados y núcleos urbanos.

Durante buena parte del siglo XVI disfrutó un modesto auge debido a la explotación de algunas vetas auríferas, al desarrollo incipiente de la industria azucarera y a las transferencias que recibía para pagar sus emolumentos a la burocracia colonial (Moya Pons, 1971). En la medida en que ella constituía el único emplazamiento europeo consolidado, también se benefició de la explotación económica del Caribe Oriental, como sucedió con los placeres perlíferos de Cubagua y el mercado de indios esclavizados en la cuenca del Orinoco. Ello explica que sea la capital dominicana la única ciudad del Caribe que puede mostrar una arquitectura civil del siglo XVI –ejemplificada en la llamada Ciudad Ovandina– y que hoy constituye el principal y justificado atractivo de su centro histórico. Entre otros, aquí se encuentran significativas primicias continentales, como la primera calle europea (1502), la primera universidad (1538), el primer hospital (1545) y una catedral (1541) que integra, como pocas, una alta variedad de estilos (gótico, mudéjar, plateresco, etc.). En 1543 se inició la construcción de las murallas defensivas.

En 1520 - cuando La Habana era aún un deseo errante y Cortés estaba siendo vapuleado por los aztecas en los canales de Tenochtitlán- llegó a la ciudad un humanista y trotamundo italiano, Alexander Geraldini, quien había sido nombrado arzobispo residente. En una crónica titulada *Itinerario por las regiones subequinociales* no escatimó elogios para la ciudad ni optimismo para su futuro. Entró a ella un día soleado, tras una “ingente tempestad” y un insalubre viaje de varios meses, todo lo cual probablemente ayudó a modelar su buena opinión:

Los mismos edificios son altos y hermosos como los de Italia; el mismo puerto capaz para todas las naves de Europa; las mismas calles largas y rectas de manera que ni las de Florencia pueden en algún modo compararse a ellas; cierta grandeza de los siglos pasados vi resurgir en nuestros tiempos. Por lo cual me atrevo a afirmar que... esta ciudad, dejada su menor de edad, llegará a tener un gran predominio en toda la región equinoccial (CORDERO, 1998, p. 65).

La admiración del arzobispo fue compartida por otros cronistas. Solo unos años después de Geraldini, un joven aventurero alemán llamado Nicolás Ferderman también parecía bien impresionado con la Ciudad Primada. “Sus calles son hermosas, y lo mismo los edificios” y entre varias villas que visitó en su periplo por la isla, “...Santo Domingo es la principal y más bella”. Un juicio lisonjero que llevó a un infantil extremo el cronista y alcaide de la Torre del Homenaje, Gonzalo Fernández de Oviedo, cuando consideró que estaba “...tan bien edificada, que ningún pueblo hay en España, tanto por tanto, mejor labrado generalmente, dejando aparte la insigne y muy noble ciudad de Barcelona” (cit. por GUTIÉRREZ, 2007, 164).

Quizás ninguna obra arquitectónica resume mejor este proceso que el Alcázar que Diego Colón se construyó junto a la Atarazana y sobre la orilla del río, para albergar en su medio centenar de habitaciones tanto a su pretendida gestión virreinal como –al decir de Pedro Henríquez Ureña– el “conato de corte” que acompañó a su esposa María de Toledo. Una distinguida miembro de la rama de los duques de Alba y sobrina nieta de los reyes católicos, quien hizo fortuna traficando perlas e indios esclavos. El palacio fue habitado por los descendientes del almirante durante medio siglo y aún hoy, desfigurado por la inspiración de un restaurador, ofrece al visitante otro motivo de asombro acerca de la pompa de la ciudad primada.

El boato de María de Toledo era indicativo de la complejidad de la élite urbana en formación. Parte de este proceso fue el asentamiento temporal de eruditos y figuras culturales, como fueron el propio Geraldini, Antón de Montesinos, Bartolomé de las Casas, Pedro de Córdova, Lázaro Bejarano, Fernández de Oviedo y otros personajes que pasaron por sus conventos, por las aulas de la universidad o por las oficinas de la Audiencia. Fue, decía Henríquez Ureña (2011) “... el primer país de América que produjo hombres de letras”.

Pero la otra parte de la explicación es menos alentadora. Desde el siglo XVI se puso en marcha el sistema de flotas y la ciudad se encontró súbitamente enclavada en una ruta comercial marginal, cara y riesgosa, por donde sencillamente casi nadie pasaba y muy pocos estaban interesados en ir. Los muelles tenían un calado insuficiente para los nuevos buques y nadie se ocupó de dragarlos, al mismo tiempo que la construcción de accesos de agua potable se interrumpió y la ciudad quedó dependiendo los aljibes pluviales. Por consiguiente, la Ciudad Primada,

virtualmente desconectada y sin infraestructura adecuada, quedó sumida en una economía autárquica, sin excedentes ni posibilidades de ahorro, una suerte de pobreza generalizada que obligó a sus autoridades y habitantes a mantener en funciones los viejos edificios. Sus ruinas solo eran afectadas por depredadores que usaban los bloques derruidos para apuntalar los edificios sobrevivientes. Las murallas, concluidas en el siglo XVII, nunca fueron demolidas oficialmente, porque en realidad nunca molestaron a una ciudad que no crecía.

La decadencia de la colonia se acentuó en el siglo XVII, cuando la parte este de la isla fue despoblada *manu militari* y se abrió la puerta a los franceses y al establecimiento en la parte occidental de la colonia europea más rentable basada en el trabajo esclavo del 90% de su población. Las *Devastaciones*, nombre como se conoce al absurdo despoblamiento de los dos tercios occidentales de la isla, destruyó el incipiente sistema de asentamientos en la isla y abandonó algunas villas que -como Bayajá, Yaguana, Montecristi y Puerto Plata- se destacaban por sus relativamente altos niveles de prosperidad y peso demográfico, debido precisamente al comercio de contrabando. La isla experimentó una rápida ruralización, a la que no escapó la ciudad de Santo Domingo. Fernando de Araujo y Rivera, oidor de la Real Audiencia, describía en un informe una situación de “...tanta pobreza y desgobierno...” en la que los “lugares” poblados compuestos de pocas docenas de bohíos estaban regularmente sin habitantes. La única excepción era Santo Domingo, que “...apenas tiene quatrocientos hombres de Armas”, y en la que “...la mayor parte es de Casas de Cal y Canto en forma: y de la antigüedad quedaron sumptuosos edificios aunque los más están arruinados” (RODRÍGUEZ, 2008, p. 279).

Esta situación comenzó a cambiar desde el siglo XVIII, pero sin que ello pudiera alterar el letargo y la mediocridad de la ciudad. Un mapa de mediados del siglo XIX muestra un poblamiento que aún distaba de alcanzar sus murallas, y un tercio del área murada estaba ocupada por huertos. Por entonces, según una crónica de la época, existían numerosos bohíos en la calle principal de la ciudad:

No existían aceras, ni mucho menos cunetas ni alcantarillas y si mucha hierba y hoyos profundos. Solamente por tres o cuatro de ellas podían transitar las carretas, y eso que generalmente se atascaban en los inmensos fangales que se formaban en ellas en tiempo de lluvias (ALEMAR, 2009, p. 179).

Un conteo de población efectuado en 1893 indicaba algo más de 14 mil habitantes, el 16% extranjeros. Tenía 2 654 casas, la mitad de madera y un tercio con techos de yagua. La vida de la ciudad estaba animada por dos pequeños hoteles, 8 cafés, un restaurante y cinco talleres de servicios varios. La segunda ciudad de la media isla, Santiago, tenía 8 140 habitantes (PAULINO, 2008). Como

sucedería en los otros dos sistemas urbanos, esta segunda ciudad discutió a la capital la centralidad política enarbolando la bandera del liberalismo, aunque nunca con la fuerza como lo hizo la segunda ciudad puertorriqueña –Ponce- al puesto fronterizo por excelencia del Caribe: San Juan.

Sobrevivencia y despegue: San Juan y La Habana

En torno a las flotas se reordenó el sistema urbano. Las flotas constituyeron una proeza marítima. Dos veces al año –y así por 217 años- decenas de barcos de carga y de guerra salían de Sevilla y Cádiz hacia el continente americano. Una de estas flotas se dirigía a Portobelo para abastecer de mercancías y cargar los productos de América del Sur, mientras que la segunda –llamada la flota de Nueva España- se dirigía al puerto de Veracruz y a su vez enlazaba en el Pacífico con el codiciado Galeón de Manila. Fue esta nueva dinámica comercial la que impulsó la fortificación sugerida por Menéndez de Avilés. Las obras, en las tres colonias, se basaban en los situados mexicanos, una transferencia financiera intercolonial que constituyó (como sucede regularmente con el dinero fácil) uno de los basamentos más seguros de la corrupción burocrática y el clientelismo en las sociedades receptoras.

San Juan fue refundada en 1521. Inicialmente había sido ubicada al fondo de la bahía llamada de Puerto Rico, en Caparra, pero posteriormente se acordó trasladar la villa hacia una isleta/promontorio que dominaba la entrada a la bahía. Antes se había producido una interesante polémica entre un grupo encabezado por Ponce de León, que abogaba por mantener la ciudad en su emplazamiento original y mirar hacia adentro, hacia la producción minera, agrícola y ganadera, y otro, que veía mejores posibilidades en una ubicación estratégica de cara a la frontera imperial. Ponce de León perdió y marchó hacia la Florida, donde fue asietado en un combate sin haber visto nunca el nuevo emplazamiento de su colonia (PICÓ, 2008).

Esta excelente ubicación la convirtió en un emplazamiento militar de primer orden para el funcionamiento de las flotas. Pero también como puesto fronterizo que separaba al imperio de las llamadas “islas inútiles”, el rosario de las pequeñas Antillas donde posteriormente se asentaron ingleses y franceses e hicieron florecer en ellas rentables economías de plantaciones. La ciudad fue asediada varias veces por ingleses (1595 y 1598) y holandeses (1625) hasta que la erección de la cadena de fortalezas y murallas que tuvo al Morro como pieza emblemática hizo de San Juan una plaza inexpugnable que garantizaba el circuito comercial colonial. De

paso, signó a la ciudad con un sello militarista que le acompañaría por varios siglos².

En los tres primeros siglos de su historia San Juan nunca alcanzó un rango urbano apreciable, como tampoco podría afirmarse que la isla albergara un sistema urbano. A lo largo de todo el siglo XVI y la primera mitad del XVII, San Juan sólo fue acompañada de un conato de ciudad, San Germán. En 1646 fue fundada Coamo. Un siglo más tarde aparecían 11 poblados de los que solo 4 tenían más de mil habitantes. En 1827 San Juan reportaba 10 600 habitantes y en 1878, cuando se contaban 44 poblados con más de mil habitantes, la capital insular superaba los 20 mil. En 1899, cuando concluyó la dominación española y la isla poseía 953 243 habitantes, San Juan y Ponce tenían poco más de 32 mil (QUINTERO, 2003; GARCÍA, 2008).

La condición estratégica de San Juan –es decir la razón de una existencia colonial mediocre pero estable- impuso a la ciudad dos retos mayúsculos que solo pudo afrontar pagando un alto precio.

El primero de ellos fue la saturación demográfica. Aunque la ciudad nunca experimentó crecimientos demográficos espectaculares, la falta de espacio le condenó a un asfixiante regateo por un espacio que los militares consideraron vital para la seguridad. El propio plano de la ciudad muestra claramente que la zona amurallada estaba copada casi en un tercio por terrenos vedados en torno a las imponentes fortalezas. Con el incremento de la población la oligarquía local comenzó un proceso de gentrificación, forzando a los habitantes pobres de los barrios del norte –principalmente familias negras- a radicarse fuera de las murallas. Fueron usados pretextos higienistas y de seguridad que argumentaban sobre los “bujíos” expuestos al fuego, las “chozas asquerosas” y la proliferación de enfermedades debido al hacinamiento, que ciertamente llegaba al promedio de veinte personas por viviendas (QUILES, 2002).

Cuando el poblado autorizado estuvo totalmente ocupado, la vista de especuladores y funcionarios civiles se dirigió hacia las zonas extramuros inmediatas, y en particular hacia la llamada Puerta de Tierra, lo que inmediatamente colocó el tema de la pertinencia de mantener las murallas, toda vez que la mayor parte de Puerta de Tierra era terreno estratégico. Pero las murallas sobrevivieron hasta 1897, tres décadas más que en La Habana, como un símbolo del poder burocrático y militar en la ciudad (SEPÚLVEDA, 1989), y

² En todo el período colonial Puerto rico fue un apoyo militar clave de Santo Domingo, cuya situación económica desesperada no permitía el sostenimiento de una dotación militar suficiente. Hechos como el despoblamiento de la parte occidental de la isla en 1606 (conocidas como “las devastaciones de Osorio” por el nombre del gobernador español a cargo), los frecuentes encontronazos militares con los franceses y finalmente la llamada reconquista en 1808 fueron realizados con el apoyo de contingentes militares provenientes de la vecina oriental.

cuando fueron derruidas, los acontecimientos estaban muy próximos de girar en una dirección totalmente diferente –la imposición de la soberanía norteamericana- que cambiaría la faz de la ciudad.

El segundo reto tenía que ver con su lugar en el sistema urbano insular. Aunque el desarrollo temprano de las tres ciudades analizadas aquí estuvo caracterizado por sus divorcios socioeconómicos de sus respectivos entornos insulares –y por la imposición de una dominación político militar sobre el resto de la red urbana- en ningún lugar ello fue tan palpable como en Puerto Rico. San Juan no sólo fue frontera con el mundo no ibérico, sino también con el propio resto de la isla. La rivalidad de “la isla” y sus centros urbanos emergentes por un lado y San Juan por el otro, tuvo su manifestación cruda en la “capital alterna” representada por la ciudad sureña de Ponce, cuna del liberalismo y que llegó a tener tanta población y mayor importancia económica que San Juan (QUINTERO, 2003)³.

Pero aunque su posición estratégica fronteriza salvó a San Juan de la declinación de Santo Domingo, nunca pudo ponerla a la altura de quien sería la principal beneficiaria de todo este proceso: La Habana.

A su posición estratégica en la entrada del Golfo de México, La Habana agregaba al menos otras tres premisas geográficas favorables: en primer lugar una bahía de bolsa cerrada por un estrecho canal; en segundo lugar, una madeja de corrientes marinas a menos de dos kilómetros de la boca del puerto que impulsaban a los barcos en dirección al atlántico norte; y en tercer lugar un hinterland llano, irrigado y muy feraz con capacidades productivas excelentes. Y todas se pusieron a disposición del nuevo rol de la villa como punto de encuentro y espera de los navíos que deberían regresar juntos a España, cargados con metales preciosos y otras mercaderías del continente.

La Habana fue fortificada con varios castillos y torreones que solo cedieron al ataque británico de 1762, cuando Inglaterra movilizó contra la plaza la flota militar más numerosa de la historia hasta entonces. Sus murallas, que contenían un recinto de unos dos kilómetros cuadrados, consumieron los situados durante un largo siglo, en una de las más escandalosas y oscuras historias de contubernio del poder colonial con las emergentes oligarquías locales.

³ Este tipo de rivalidad fue también manifiesta en República Dominicana donde Santiago de los Caballeros será siempre una alternativa política más liberal que la capital, lo que Moya Pons (1983) ha relacionado con el fomento en el Cibao de una economía de pequeños y medianos productores agrícolas, y de productos que necesitaban cierta elaboración industrial como es el caso del tabaco, en contraposición con la economía extensiva del sur, al menos hasta principios del siglo XX. En menor medida ha sido también el caso de las ciudades orientales cubanas –y en particular Santiago de Cuba- y La Habana.

Pero a diferencia de San Juan, La Habana pudo iniciar un proceso de acumulación debido al incentivo que ofrecía tanto la permanencia en la ciudad durante varios meses de miles de marinos, soldados y funcionarios ligados a las flotas, como el avituallamiento de los barcos para la travesía. Esto tuvo un efecto movilizador sobre el hinterland agrícola, al mismo tiempo que generó establecimientos de servicios, desde hosterías hasta astilleros. Al paso del tiempo, la ciudad –que desde fines del siglo XVI se había convertido en la capital oficial de la colonia en detrimento de la relegada Santiago de Cuba- devino un centro de provisión de mercancías de las ciudades del Caribe continental. A principios del siglo XIX, según las observaciones de Alejandro de Humboldt, llegaban a la bahía de la ciudad cada año unos 1200 buques mercantes grandes que totalizaban 200 mil toneladas, varios cientos de buques pequeños y medianos y decenas de navíos militares (cit. por Arquitectura/Cuba, 1974). Ya entonces la ciudad distaba de ser aquel “no-lugar” de pocos cientos de habitantes y calles fangosas que encontró Menéndez de Avilés. A mediados del siglo XVII tenía 10 mil habitantes y en 1762 reunía en su recinto más de 50 mil personas, significativamente más que lo que tenía San Juan en 1910 y casi el doble de las que tenía Santo Domingo en 1920.

En resumen, La Habana asumió una primacía urbana sin discusión en el Caribe hispánico, como centro de una red que englobaba también a ciudades como Mérida y Veracruz –cuyas configuraciones culturales han incorporado esta relación histórica- y como una urbe cosmopolita que irremediamente permeó la personalidad de sus habitantes. Sin embargo, su intensa proyección regional no se compadecía de su débil vinculación con el resto de la isla, y en particular con la región oriental, desde donde la primera capital colonial, Santiago de Cuba, contemplaba con resentimiento su lamentable marginación.

LAS CIUDADES DESARROLLISTAS

Hay un momento en la historia de cada una de estas ciudades en que ocurre lo que Morin (2009), hubiera llamado una metamorfosis, un proceso de transformación con apego a cada historia particular, un giro de ruptura y realineamiento. Mediante estas metamorfosis, las ciudades rebasan sus condiciones de enclaves comerciales y estratégicos para devenir entidades articuladoras del crecimiento industrial, principalmente en su modalidad agroexportadora aunque también mediante el surgimiento de parques manufactureros destinados inicialmente a satisfacer los mercados internos y posteriormente a la exportación. Como un resultado de estos procesos se configuran por primera vez sistemas urbanos nacionales con claras primacías de las tres capitales.

Las ciudades crecen demográfica y geográficamente, y son dotadas de infraestructuras modernas –viales, servicios de acueductos y alcantarillas, alumbrado público, espacios de socialización- así como de instalaciones que dan cuenta de los servicios económicos requeridos por la acumulación capitalista. Simbólicamente, la ciudad desarrollista culmina la expansión intramuros, choca con las murallas y termina derribándolas en función de quien será ahora el principio ordenador de la ciudad: el mercado inmobiliario. También se transforman culturalmente. Aunque es difícil encontrar en las ciudades caribeñas la noción de “comunidad” (gemeinschaft) de Tönnies (1987), la ciudad desarrollista implicó la definitiva consolidación de la sociedad urbana capitalista (gessellschaft) caracterizada por el cosmopolitismo, la racionalidad utilitaria y el contrato.

En todos los casos la ciudad desarrollista del Caribe creció bajo la sombra de la hegemonía norteamericana. Esta hegemonía fue en un primer plano económica pues fue el contacto con la economía de los Estados Unidos lo que permitió el despegue agroexportador de las islas y desde allí la modernización capitalista. Pero tuvo también un sello político/militar muy fuerte, que se materializó en largas ocupaciones militares de Cuba, Santo Domingo y Haití (de hecho las tres funcionaron por décadas como virtuales protectorados) y la ocupación definitiva de Puerto Rico.

No existe una sincronía exacta de esta fase en las ciudades bajo estudio. La Habana, beneficiada por la acumulación comercial y por la expansión azucarera en la llanura occidental, la inicia muy tempranamente, desde fines del siglo XVIII. Todo ello cuando aún era formalmente una colonia española y mantuvo su condición de ciudad principal en la región, ofreciendo a esta no solo los mejores edificios, plazas, bibliotecas y teatros, sino también los mejores garitos. San Juan se incorpora a esta dinámica con el siglo XX, de la mano de la ocupación americana, y a una velocidad tal que da la idea de una ciudad que quiere desquitarse la modorra de una época precedente en que evitó la miseria a cambio del aletargamiento. Santo Domingo tuvo que esperar mucho más para incorporarse a esta dinámica tan brillante como contradictoria.

LA HABANA ELEGANTE

Mucho antes de que la muralla de La Habana comenzara a ser demolida (lo que ocurrió en 1863) fue sobrepasada por los inquietos ciudadanos. Ya a fines del siglo XVIII muy poco quedaba de la Habana parroquial que hacía su vida en torno a las tres plazas costeras que aún se conservan para solaz de los visitantes. Era el centro coordinador y proveedor de servicios de la extensa llanura occidental cubana, donde se asentaba el complejo de producción azucarera más grande del

mundo, y con la cual se comunicaba de manera expedita por ferrocarril desde 1837. La ciudad contenía sofisticados sistemas financieros y comerciales, y algunas industrias transformativas dirigidas al mercado interno en expansión.

Durante el siglo XIX la ciudad sobrepasó los 100 mil habitantes y al finalizar ese siglo tenía un cuarto de millón, lo que la convertía en una de las ciudades más pobladas del continente. Tras la ocupación militar norteamericana de 1898-1902, la ciudad creció a tasas mayores del 2% anual y en 1940 tenía más de 900 mil habitantes. En 1953 tenía 1,2 millones de habitantes, el 21% de la población nacional y el 37% del total urbano. Aunque una parte significativa de este crecimiento se debía a la atracción de población pobre desde otras provincias – como veremos un rasgo de la ciudad desarrollista será el incremento de la pobreza urbana- también se nutría de la atracción de población extranjera, y a comienzos del siglo XX se calculaba que un tercio de la población citadina había nacido en un país diferente a Cuba.

La ciudad también experimentó una rápida expansión territorial acompañada de una intensa especulación inmobiliaria. La expansión se produjo siempre en dirección oeste, pues hacia el este la ciudad enfrentaba el escollo geográfico de la bahía que solo sería técnicamente superado en los 50s.

Una primera línea de expansión tuvo lugar hacia el suroeste. Esta fue una expansión predominantemente de clases trabajadoras y pequeña burguesía, que sencillamente siguieron las mismas direcciones que tuvieron los asentamientos extramuros de campesinos y artesanos en siglos precedentes. Según la ciudad creció en esa dirección, fue asumiendo pequeños poblados periféricos tales como Santiago de las Vegas, Marianao y el Cotorro, y más hacia el sur, los poblados históricos de Regla y Guanabacoa, todos los cuales son hoy partes integrantes de la ciudad.

La segunda línea tuvo como avanzada a las clases altas que fueron ocupando todo el litoral –la zona de mayor valor ambiental y paisajístico- en un movimiento muy rápido hacia el oeste. La primera zona ocupada fue el arrabal inmediato, lo que hoy es el municipio de Centro Habana, seguida por el emblemático Vedado a fines del siglo XIX. Una especie de carrera en que las clases dominantes eran perseguidas inicialmente por las clases medias que se afianzaban en la ciudad desarrollista y luego por grupos sociales de escasos recursos que iban ocupando los intersticios y terrenos desvalorizados en busca de oportunidades de vida.

A partir de la década de 1930 – escribe Zardoya (2007, p. 41) - proliferaron en el barrio los edificios de apartamentos destinados fundamentalmente a la llamada clase media, sector social que había ido aumentando su cuantía desde la segunda mitad del siglo XIX... pero el Vedado no pudo evitar la presencia de las llamadas ciudadelas, las

cuales en muchos casos sirvieron para rellenar espacios interiores de algunas manzanas. Así a pesar de su reconocido carácter aristocrático, el barrio albergó también a otros sectores de la población.

Desde 1920 la expansión hacia el oeste saltó sobre el río Almendares gracias a un sistema de puentes, tranvías y autobuses, y dio lugar a varios proyectos urbanísticos de gran escala. El primero fue el exclusivo barrio de Miramar, sin lugar a dudas el reservorio de la mejor arquitectura de la ciudad. Más al oeste se fundó otro proyecto memorable, un barrio totalmente segregado que copiaba el estilo de la ciudad jardín de Howard en torno a un lago artificial, y que recibiría el nombre de Country Club. El tercero, frustrado en sus intenciones iniciales, resultaba un agregado de viviendas caras, clubes exclusivos y otros entretenimientos en torno a una zona de playas en el municipio de Marianao. Ellos, junto a otros proyectos menores, constituyeron la cara de la *Habana Elegante* que encontró la Revolución en 1959.

Pero también encontró otra realidad: una extensa población marginal ubicada en los intersticios de las zonas de clase media –como el ya mencionado caso de El Vedado-, en los barrios abandonados por la burguesía y en zonas de suelos devaluados, de alto riesgo y baja habitabilidad. Al comenzar el siglo XX un tercio de la población de la ciudad vivía en cuarterías sin servicios básicos y dos décadas después el promedio de personas por vivienda superaba la decena (Llanes, 1978). En 1945 se contabilizaban 13 barrios de indigentes en la ciudad. A pesar de la riqueza acumulada en la ciudad los gobiernos republicanos fueron notablemente omisos en cuanto a la construcción de viviendas populares, como sí fue el caso de San Juan. Según Gómez (2008) en toda la historia republicana solo es posible mencionar dos proyectos de gran escala de construcción de viviendas populares, uno en 1912 de 950 pequeñas casas en el barrio de Pogolotti y otro en los 40s conocido como Barrio Obrero con 1 500 viviendas. En el quinquenio 1954-1958 solamente el 1,2% de las viviendas construidas corrieron a cargo del Estado. La Habana desarrollista fue una ciudad de severos contrastes socioeconómicos.

Finalmente, vale la pena resaltar que aun cuando la dinámica urbana habanera es un indicador de la fortaleza del sector privado inmobiliario –y en general de la acumulación capitalista en la ciudad- lo es también de la fuerte inversión pública y de la existencia de normas y de bocetos de planificación⁴ que, aun cuando imperfectos y violados, contribuyeron a mantener esta expansión dentro un umbral de racionalidad. “En términos de arquitectura, anota Rodríguez (2001, p. 127), las obras de carácter público construidas en gran cantidad entre

⁴ En particular merecen ser recordadas las “Ordenanzas para la Ciudad de la Habana y pueblos de sus términos municipales”, expedidas en 1861, extendidas a toda la isla en 1894 y vigentes por un largo siglo.

1900 y 1930 cambiaron para siempre con su jerarquía puntual y su presencia monumental, el aspecto de La Habana.”

Regularmente los urbanistas reconocen dos momentos en el diseño estratégico de la ciudad, marcados por la presencia en la ciudad de equipos técnicos internacionales⁵.

El primero –de claro sello europeizante- estuvo encabezado por Jean Claude Forrestier, un paisajista discípulo del Barón de Haussman plenamente convencido de que una ciudad era tanto como lo fueran sus espacios públicos como soportes identitarios de las comunidades urbanas. De Forrestier –quien trabajó en relación con la ciudad por encargo del gobierno entre 1925 y 1930- la Habana heredó el diseño de importantes edificios públicos y de viales que contribuyeron a la unidad espacial al mismo tiempo que le dieron un toque estético excepcional. Otros dos datos de relevancia fueron pensar por primera vez a la ciudad como un todo de Gran Habana que incluía los poblados aledaños en proceso de conurbación y la preservación del casco histórico como un valor urbano.

El segundo fue el proyecto de remodelación propuesto por un urbanista catalán radicado en Harvard llamado Joseph Lluís Sert, y quien llegó al frente de un equipo altamente competente de la firma privada Town Planning Associates. Una novedad de Sert es que –vencido técnicamente el obstáculo de la bahía con la construcción de un túnel- planificó la nueva expansión de la ciudad hacia el este, donde se establecería un nuevo centro político conectado con otros cuatro centros cívicos tradicionales, lo que acercaba su diseño al formato de la ciudad monumental de Le Corbusier. Otra es que proponía construir una isla artificial frente al litoral para asentar allí una zona de hoteles y casinos en función del incremento del turismo en la ciudad, lo que de haberse llevado a cabo hubiera causado un daño mayor a una ciudad que tiene a su malecón marino como uno de sus espacios de socialización (Gómez, 2008).

Si Forrestier abogaba por una Habana europea, Sert se inclinaba hacia una ciudad para el automóvil, afín a las tendencias americanizantes ya presentes en las últimas urbanizaciones de clase alta como fue el caso del reparto Biltmore construido en los 50s. Pero Sert no pudo hacer mucho más que el plan. En 1959 llegó al poder una insurrección que se había iniciado unos años atrás en Santiago de Cuba y se desarrolló principalmente en las montañas orientales. Fue un pase histórico de cuentas de los pobres contra una burguesía insensible; de la nación inconclusa contra la injerencia imperialista norteamericana; y de la izquierda

⁵ Obviamente ello no omite la existencia de propuestas y planes elaborados por especialistas nacionales, y que eran parte de la fuerte tradición de planificación existente. Nombres como los de Raúl Otero, Enrique Montolieu y Pedro Martínez Inclán merecen ser recordados como parte de esta tradición.

radical contra la derecha, el centro y la izquierda moderada. Y fue también la revancha de los habitantes del “interior”, urbanos y rurales, contra la soberbia habanera.

La ciudad “socialista”⁶ (SZELENYI, 1996) llenó los vacíos sociales de la ciudad burguesa de la primera mitad del siglo –extensión de los servicios sociales de manera universal, pleno empleo, otorgamiento de la propiedad de las viviendas (aunque de manera coartada por el Estado) a sus habitantes, construcción masiva de viviendas sociales- al mismo tiempo que la inversión pública se dirigió con preferencia a las ciudades medianas y pequeñas, que fueron los centros urbanos que más crecieron en este período. Algunas de las ciudades medianas (que tenían entre 100 mil y medio millón de habitantes) fueron habilitadas con centros educacionales, científicos, productivos y de salud.

De esta manera la nación evitó la continuación de la hipertrofia habanera, pero a cambio del empobrecimiento infraestructural e inmobiliario de la ciudad más elegante del Caribe: La Habana pasó de tener el 21% de la población nacional en 1953 al 19% en 1980 (un período en que la mayoría de las urbes latinoamericanas se disparaban al 30%), pero acumuló (para citar algunos ejemplos) un déficit habitacional de un cuarto de millón de viviendas y una red de distribución de agua que perdía por sus múltiples salideros el 40% del líquido suministrado, por lo que la distribución era irregular y el agua de mala calidad higiénica (CHINEA, 2002; Montiel, 1999). Una canción popular, siempre recordada, sintetizaba la situación en un estribillo contagioso: “La Habana no aguanta más”.

Los primeros años de la Revolución (en realidad los únicos en que podemos hablar de una revolución) fueron escenarios de una arquitectura renovadora que emprendieron grupos de jóvenes profesionales para quienes el “hombre nuevo” de la revolución solo se realizaría (ciertamente un sesgo corbuseriano) en una comunidad nueva:

Para nosotros, escribía Fernando Salinas (1974), el primer problema del urbanismo es la revolución del ciudadano... Al hombre nuevo corresponde la nueva comunidad, los nuevos ambientes, que a su vez, lo desarrollan hacia el porvenir (p. 3-4).

⁶ El adjetivo socialista, usado aquí corresponde a la visión de una ciudad que, siguiendo a Szelenyi, se caracteriza por la existencia del mercado inmobiliario y un alto nivel de equidad social, rasgos éstos que caracterizan a las ciudades cubanas entre 1959 y 1990, y de manera parcial desde este año hasta la actualidad. Ello no implica reconocer un significado socialista al proceso político que emerge de la revolución de 1959, lo cual, desde mi punto de vista sería un error. Por otra parte, la calificación socialista no niega su función netamente desarrollista -una ciudad que prima y coordina el desarrollo basado en la industrialización de todo un entorno nacional- aunque esta vez solo hasta 1990 cuando La Habana comienza a ser una ciudad de servicios.

Pero cuando los planes de viviendas se masificaron, La Habana, y sobre todo su parte este, fue inundada de edificios poco atractivos, mal contruidos, mal atendidos y escasamente conectados a la totalidad urbana, como barrios/dormitorios de mal gusto, cuya máxima expresión ha sido el complejo habitacional de Alamar. Muy pocas construcciones de esa época merecen ser recordadas. Y entre las que lo merecen, no siempre por buenos motivos. Un caso es el edificio que albergó la embajada soviética en la capital cubana (hoy embajada rusa), sin lugar a dudas el edificio monumental más feo de la ciudad pero poseedor de una fealdad intrigante donde la originalidad y el mal gusto se fusionan en una estructura que los habaneros han querido identificar como una botella de vodka puesta de cabeza.

Pero cuando la nueva embajada soviética fue inaugurada ya La Habana comenzaba a transitar hacia una nueva fase de su desarrollo, como ciudad de servicios, una fase que San Juan había comenzado dos décadas atrás, cuando los altos precios del petróleo hicieron inviable el modelo industrializador.

Finalmente habría que apuntar que una consecuencia negativa de este proceso fue la ruptura del fluctuante sistema urbano caribeño y el fin de la centralidad de La Habana en ese sistema. No significa que se haya producido una desconexión total. De hecho La Habana continuó siendo un referente cultural y un centro de activismo político para una parte muy importante de la izquierda regional, tanto respecto a República Dominicana como a Puerto Rico, en este caso estrechamente relacionado al issue de la independencia. Pero a partir del fuerte diferendo con Estados Unidos y de la alianza cubana con el bloque soviético, la Habana perdió su centralidad en la región. Nadie en la región pudo sustituirle. Santo Domingo no era entonces otra cosa que una pequeña ciudad provinciana atenazada por la pobreza y el autoritarismo político. San Juan estaba ubicada en un país sin política exterior y la clase política emanada del pacto de 1952 prefería mirar hacia dentro, lo que ciertamente hizo con relativo éxito. Su lugar fue ocupado por una ciudad de la Florida que en los 40s era un centro urbano de segundo rango del que se podía prescindir cuando se hablaba del Caribe. Y que en los 60s comenzó un rápido crecimiento debido, entre otros factores, al arribo de una fuerte migración de integrantes de las clases media y alta habaneras: Miami.

SAN JUAN: LA CIUDAD DEL AUTOMÓVIL

Puerto Rico en el siglo XX transitó por la vida a una velocidad impresionante. En tres décadas agotó el ciclo azucarero (lo que a Cuba costó dos siglos) y en otras dos fue inundada por casi cinco centenares de plantas industriales que multiplicaron por ocho los puestos de trabajo en la manufactura. En 1920 la joven Universidad de Puerto Rico era en realidad una escuela

pedagógica con pocos centenares de estudiantes, y en 1940 (con algunas carreras en funcionamiento) se reportaba algo más de 5 mil alumnos. En 1984, sin embargo, el sistema universitario insular (incluyendo planteles privados) tenía más de 160 mil estudiantes.

Fue un proceso de modernización muy intenso, pero si La Habana entró en su fase desarrollista de la mano de Haussman y Le Corbusier, San Juan lo hizo escoltada por Robert Moses, y en consecuencia, al mismo tiempo que se benefició de gigantescos planes de construcción de viviendas para todos los estratos sociales, sufrió una expansión espacial excesiva, como si la ciudad quisiera desquitarse de un golpe todas las estrecheces de sus vivencias intramuros. Se convirtió en una ciudad surcada (y cercenada) por autopistas que permitían la circulación de casi tantos automóviles como habitantes.

La ocupación norteamericana de Puerto Rico terminó con varios de los contrapunteos que habían caracterizado el siglo XIX.

El azúcar –y en particular el azúcar producido en grandes plantaciones y en centrales altamente tecnificados- ganó definitivamente la partida al café, y Puerto Rico se unió al concierto de las islas azucareras. Y fue así por cuatro décadas, hasta que en los 40s el azúcar comenzó su declinación y la economía insular entró en una fase de industrialización manufacturera ligera que en los 70s comenzó a captar industrias químicas y farmacéuticas de capital intensivo.

Por otra parte San Juan ganó definitivamente la carrera a Ponce, asegurando su primacía urbana en la isla y su lugar como coordinadora y proveedora de servicios del nuevo modelo de acumulación. Si en 1899 ambas ciudades se colocaban a un mismo nivel demográfico con algo más de 32 mil habitantes, en 1920 San Juan tenía 77 mil habitantes contra cerca de 48 mil con que contaba la frustrada “capital alterna”, al mismo tiempo que en ella se ubicaban los cuarteles generales de las principales firmas comerciales, industriales y bancarias que controlaban la economía insular.

En los primeros cuatro decenios “azucareros” se produjeron avances considerables de la actividad urbana como consecuencia del surgimiento de una clase media citadina; de la realización de obras infraestructurales; del desarrollo de las comunicaciones, el transporte y los servicios financieros; de la agilización del mercado inmobiliario, y, no podía faltar, de la creciente expulsión de población campesina que emigró a las pequeñas ciudades en busca de algún espacio de sobrevivencia. El lugar que ejemplifica este primer impulso urbanizador fue Santurce, un barrio ubicado en una de las isletas de ese enrevesado micro archipiélago que forma la bahía de San Juan con sus caños y lagunas.

Durante siglos Santurce fue un lugar de paso entre la isla grande y San Juan y habitado por unas cuantas decenas de negros libertos activamente dedicados a la agricultura y al contrabando. Ya en el siglo XX empezó a ser poblado vertiginosamente, pasando de 5 840 habitantes en 1899 a 81 960 en 1930, y a 195 mil en 1950. Por entonces Santurce era un barrio capitalino fragmentado en una zona norte de clase alta (el Condado y Miramar), otra zona intermedia de clases trabajadoras y medias (Gandul, Figueroa, etc.), y una franja sur de terrenos bajos que albergó los barrios marginales más sórdidos de la isla, entre ellos El Fanguito, una verdadera muestra de la capacidad humana para resistir a los peores ambientes. En sus 22 kilómetros cuadrados se experimentó todo: desde el primer suburbio de clase alta lotificado y edificado al estilo norteamericano (El Condado, en 1908), hasta el primer asentamiento edificado por el estado para las clases populares, el conocido Barrio Obrero en 1922, hoy un lugar de habitación de inmigrantes dominicanos.

La carencia de un plan mínimo de ordenamiento generó un barrio desorganizado, pero compacto. Por ello, si bien es cierto que la trama urbana de San Juan intramuros no se repitió aquí, tampoco Santurce se repitió en la oleada de expansión urbana que se produjo desde los 50s y que estaba generando, según el gráfico de Sepúlveda (1996)- una isla en constante achicamiento.

La crisis de la economía de plantaciones incrementó el torrente de pobladores rurales hacia las ciudades, creando verdaderos antros en todos los centros urbanos de la isla. Al mismo tiempo puso a disposición de la especulación inmobiliaria cantidades considerables de suelo urbanizable, lo que fue incentivado por la Ley de Tierras de 1941 dictada por los legisladores del recién formado Partido Popular Democrático. En un agudo estudio, Rubén Nazario (2003) apunta al contrasentido de que a pesar de tener como propósito expreso “...fomentar la justicia social y la estabilidad y libertad económica de los agricultores y trabajadores de la zona rural de Puerto Rico”, la ley tuvo un resultado diametralmente opuesto:

Sin embargo, poco después de su adopción el país comenzó a sufrir el fracaso de su agricultura. Desde mediados del siglo XX comenzó un proceso radical de abandono de los campos por los agricultores. Cada vez más tierra fue acaparada por los desarrollistas y especuladores en el mercado del real estate. Cambió radicalmente el paisaje de la isla y el cañaveral se volvió memoria (pág., 146)... La abstracción de la tierra como dignidad, su paradójica desvinculación de la agricultura, ayudó a desestabilizar su significado como factor productivo funcional y a facilitar su plena conversión a mercancía que se negocia en el mercado inmobiliario (p. 160).

La confluencia de tierra abundante, movilidad social, promotores activos, fuertes inversiones manufactureras (que necesitaban tanto una clase obrera

urbana como un ejército industrial de reserva) y un gobierno interesado en eliminar los terribles guetos marginales que se habían formado en todas las ciudades, condujeron a un vasto y complejo programa de acciones –en realidad todo un proyecto de ingeniería social- que consiguieron innegables éxitos, aunque no siempre los programados y en todos los casos con costos adicionales muy altos.

Una primera vertiente fue la construcción de decenas de miles de viviendas para familias pobres, agrupadas en residenciales públicos conocidos popularmente como “caseríos”. Un efecto visible de este proceso fue la eliminación de los arrabales pero otro fue la reclusión de una nueva marginalidad en los residenciales, esta vez basada en el subsidio gubernamental y la cultura del “mantengo”. La vivienda no tuvo per se –no podía tenerlo- el carácter pedagógico y transformativo que los dirigentes del Estado Libre Asociado presuponían.

Hoy, ha escrito Carmen A. Pérez (2008, p. 44), los residenciales públicos no sólo albergan la lucha por la supervivencia, sino que son comunidades que luchan por constituirse. El residencial, irónicamente, a pesar de haber sido creado por el gobierno, es objeto de desprecio por la cultura dominante y sus residentes enfrentan múltiples prejuicios.

Al mismo tiempo la ciudad entró en una expansión incontenible producto de la construcción de inmensas urbanizaciones de clase media –regularmente urbanizaciones unifuncionales con viviendas de entre 200 y 300 m cuadrados, jardines incluidos, y que acercaban a los boricuas al sueño americano al mismo tiempo que les alejaban de sus propias tradiciones y de todos los servicios imprescindibles. El emblema de esta transformación fue un empresario llamado Leonard Long, quien experimentó inicialmente en Bay View y en Caparra Heights. Estos dos pequeños proyectos le sirvieron de modelo para construir más de 7 mil viviendas en Puerto Nuevo y Caparra Terrace (ambas en Río Piedras) a fines de los 40s, lo que a su vez sirvió de proforma para otras muchas urbanizaciones que se desparramaron por toda la isla, incluyendo algunos míticos Levittowns, cuando ya Long, perdedor en una refriega política con Muñoz Marín que sustanciosamente han descrito Sepúlveda (2003) y Zapata (2003), era solo un pionero mal recordado.

Aunque formalmente la ciudad de San Juan está restringida al municipio que engloba la isleta, Santurce y Río Piedras, en realidad en torno a ella –y desde ella- se desplaza una mancha urbana de límites muy imprecisos al que suele denominarse el San Juan Metropolitano. Según Severino (1999) 29 municipios de la isla empleaban más del 25% de su fuerza de trabajo en el municipio de San Juan. Era sin lugar a dudas el centro económico de la isla, y la ciudad de los mejores servicios básicos en el Caribe, pero probablemente también la ciudad de los servicios más caros. Pero sobre todo, era una ciudad fragmentada por las

autopistas que la cruzan en todas direcciones y que no pueden resolver el problema de tráfico de una isla que tiene menos de cuatro millones de habitantes y casi tres millones de vehículos. Y era, finalmente, una ciudad con muy pocos espacios públicos de socialización y los pocos que poseía –si exceptuamos los consagrados por la restauración del romántico Viejo San Juan- estaban siempre amenazados por la gentrificación y la especulación inmobiliaria.

San Juan, a pesar de sus logros habitacionales indudables, había devenido lo que justamente Muñoz Marín no quería que fuese: “una enorme ciudad de piedra con algunas manchas verdes de parques y de sembrados”. Por ello, dice Sepúlveda (2003), si bien Muñoz ganó la batalla legal y política contra Long, al final lo que éste último representaba, había ganado la guerra.

SANTO DOMINGO: LA MODERNIDAD EPIDÉRMICA

Al finalizar el siglo XIX la *Ciudad Primada* ya no era el recinto amurallado invadido por la ruralía, pero tampoco una ciudad pujante. Por entonces Santo Domingo había superado las murallas incorporando a su perímetro dos poblaciones menores periféricas -San Carlos y Villa Francisca- y comenzaba su expansión sobre la línea de la costa con la urbanización de Ciudad Nueva, un pequeño barrio que aún hoy conserva un toque de modesta pero atractiva elegancia. De igual manera la ciudad había sido habilitada con una serie de servicios básicos –agua, electricidad, sanidad- que le dotaron de una cierta imagen de modernidad. Pero seguía siendo en lo fundamental una ciudad provinciana cuya primacía nacional se apoyaba más en la debilidad de los restantes poblados urbanos que en su propia fuerza. Hacia 1920, cuando se hace el primer censo moderno la ciudad reportaba 30 943 habitantes, lo que representaba el 4% de la población nacional y el 21% de la población urbana, que en ese momento era solo del 17% a nivel de todo el país. Por entonces solo había 7 ciudades con más de 5 mil habitantes, y solo 3 con más de 10 mil: además de la capital, Santiago de los Caballeros con 17 152 habitantes y San Pedro de Macorís, un poblado emergente relacionado con el auge del azúcar en el este que reportaba 13 802 (GOBIERNO PROVISIONAL, 1975).

Santo Domingo despertó de su letargo colonial con la ocupación americana de 1916-1924. Fue entonces cuando la economía dominicana fue insertada en la economía mundial como productora de alimentos y en especial de azúcar, con un alto costo social pero menor que en Puerto Rico, debido a la existencia de una densidad demográfica muy baja y tierras relativamente abundantes. Y fue también como resultado de ella que se instauró en el país una de las dictaduras más aterradoras de la historia continental, donde ciertamente han abundado émulas pavorosas: los treinta años de la tiranía de Rafael L. Trujillo.

Maribel Villalona (2007) ha explicado el crecimiento de la ciudad en el siglo XX como dos arcos: uno suroeste, costero, que albergó las viviendas de las clases altas que “huían de la ciudad”; y otro, en dirección noroeste, de clases subordinadas que “migraban a la ciudad”.

- Del primer arco brotaron Gazcue –el equivalente asincrónico del Vedado habanero y del Condado sanjuanero- y posteriormente la Ciudad Universitaria que comenzaron a dibujar una franja elegante y de buenas cualidades ambientales y paisajísticas, donde también se ubicaron los mejores espacios lúdicos y los comandos de poder político y económico.

- El segundo arco contuvo los barrios populares, llamados pericentrales⁷ -tales como Villa Juana, Villa Consuelo y Luperón- regularmente trazados en perfectas cuadrículas de 10 mil metros cuadrados en cuyos centros se planificaban zonas para huertos que rápidamente devinieron cuarterías para pobladores pobres inmigrantes. Desde los 40s aparecieron los primeros barrios marginales en las márgenes insalubres del río Ozama, que se extenderían implacablemente por toda la ciudad sobre todo a partir de los 60s. Y finalmente fue en este arco donde se establecieron algunas instalaciones económicas vitales de la ciudad, tales como los mercados de abasto y las zonas industriales altamente contaminantes.

La primera mitad de siglo XX –afirma Villalona- pauta dos modelos de desarrollo urbano, entre los que además de una diferenciación social existe una diferencia morfológica y una evidente segregación física, reforzada por el aeropuerto General Andrews. Localizado en el centro del Distrito Nacional, era el vacío que hacía evidente la distancia social y física existente entre dos tipos diferenciados de desarrollo (p. 50).

Tras la ejecución del dictador en 1961, en un punto de la avenida costera que es recordado por un impresionante monumento de mármol negro, la sociedad dominicana vivió un tumultuoso período que incluyó el breve experimento democrático de Juan Bosch, derrocado tras siete meses de gestión por un golpe de estado donde confluyeron oligarcas antitrujillistas y militares del antiguo régimen. La respuesta a esta frustración política fue un movimiento cívico/militar que fue reprimido violentamente por una invasión militar de Estados Unidos. Fue una ofensiva contrarrevolucionaria que frustró un proyecto de renovación democrática e instauró en el poder otra dictadura, esta vez encabezada por un antiguo cortesano de la Era de Trujillo: Joaquín Balaguer.

⁷ Aunque la expansión de la ciudad hacia el este, saltando sobre río Ozama, se produjo sobre todo desde los 60s, ya desde fines del siglo XIX existía un pequeño poblado denominado Pajaritos, posteriormente Villa Duarte, que fue incorporado como parte de la ciudad.

Esa primera etapa de gobierno balaguerista (1966-1978) tuvo dos objetivos principales. El primero fue una estrategia de contrainsurgencia para aniquilar los remanentes del movimiento democrático y de izquierda. El segundo fue impulsar un proyecto de industrialización sustitutiva de importaciones que ampliara las bases de la acumulación capitalista y generara su inevitable correlato social: una burguesía moderna cobijada por la protección y las prebendas estatales, un proceso en que, según el propio presidente, la corrupción solo se detenía en la puerta de su despacho. Ambos objetivos tuvieron un impacto decisivo sobre el sistema urbano dominicano y sobre todo sobre la capital, Santo Domingo, lo cual ha sido agudamente analizado por Lozano y Duarte (1997).

En el primer sentido, la ciudad fue sometida a una severa cirugía *hausmaniana* dirigida a fragmentar y hacer accesibles los barrios populares que habían resistido la invasión americana, así como a incrementar la eficiencia vial de la ciudad, conectando áreas industriales y comerciales involucradas en los nuevos procesos productivos. Chantada (2006) analiza el impacto desarticulador de este proceso:

Las antiguas calles se fueron prolongando con modernas avenidas que rompieron el paisaje urbano y contribuyeron a la formación de supermanzanas en el espacio urbano. Sin embargo, las nuevas urbanizaciones no crearon barrio ni ciudad nueva, no hubo integración de los barrios nuevos, ni de los barrios pobres, ni der la población... En términos económicos se modificaron por una sistematización de la penetración de las formas capitalistas de producción y consumo... Se fue desintegrando la centralidad urbana. Se creó **urbanización**, pero no urbanidad (p. 93).

La pobreza urbana se incrementó en todo este período como un resultado tanto de la insuficiencia de las políticas sociales urbanas como del carácter concentrador del modelo económico y del engrosamiento de los flujos de migrantes fugitivos de la profunda crisis de la economía rural. La expansión de la población pobre continuó su marcha hacia el oeste por la banda norte, creando un cinturón de precariedad habitacional en torno a la ciudad, y que se ha completado desde los 60s con el poblamiento de lo que hoy se denomina *Santo Domingo Oriental*, una mancha urbana al este del río Ozama y casi tan grande y poblada como la ciudad ubicada al oeste del río.

Al mismo tiempo las clases medias y altas, en buena medida emergidas de las políticas económicas del balaguerismo y de la corrupción, mantuvieron su expansión hacia el oeste por la franja sur con un ligero giro al norte aprovechando la urbanización y vialización de antiguos predios suburbanos, dando lugar a exclusivos barrios como Naco, Piantini y posteriormente Los Cacicazgos y Arroyo Hondo, entre otros.

El resultado demográfico de este crecimiento desordenado es previsible. Hacia 1960 la ciudad tenía 369 mil habitantes y el 12% de la población nacional, hacia 1981 contaba con 1,3 millones y un 23%, mientras que hacia el 2000 tenía 2,7 millones que representaban el 40% de todos los dominicanos.

La capital dominicana se ha convertido en una de las ciudades con mayores desigualdades y contrastes del continente. En su extendida área existen espacios de alta tecnología que facilitan la coordinación de los procesos productivos y sus vinculaciones a la economía global, servicios comerciales muy sofisticados y una clase media muy consumista que muestra al visitante un parque de automóviles que muchas ciudades del primer mundo no tienen. Pero también es una ciudad con un 19% de analfabetismo declarado; con un oficialmente reconocido (y optimista) 26% de población pobre; con un 15% de población sin acceso a agua y sólo un 43% de sus viviendas con servicio de agua en su interior; con una cobertura de alcantarillado sanitario de menos de un 27% de los hogares; con un sistema de transporte público insuficiente, obsoleto y costoso y con extensas áreas de marginalidad y deterioro ambiental (PNUMA/CONAU, 2007).

Un panorama que parece desmentir a políticos, tecnócratas y empresarios cuando hablan de una ciudad competitiva. En realidad es una ciudad, esquizofrénica, bipolar, con una modernidad epidérmica e insuficiente, atada a (y lastrada por) la depauperación social y el deterioro ambiental. Como lo fue la Ciudad Ovandina, hace ya medio milenio, con su élite colonial desdeñosa de las familias pobres, indios y blancos, que se apretujaban en el barrio de Santa Bárbara, el primer barrio marginal del Nuevo Mundo. Una pobreza también primada.

LAS INCERTIDUMBRES DEL SIGLO XXI

Como antes anotaba, la revolución de 1959 quebró la primacía urbana de La Habana, y cedió su lugar a Miami, una metrópoli de servicios cuya historia no rebasa al siglo XX. Cuando fue incorporada legalmente en 1896, no tenía más de 1 500 habitantes que ascendieron a 1681 en el primer censo realizado en 1900. Desde entonces tuvo un rápido crecimiento –que le valió el sobrenombre de “ciudad mágica”- y en 1940 la ciudad poseía 267 739 habitantes. Era entonces una ciudad altamente segregada y con una fuerte presencia de capitales judíos. La población extranjera no pasaba del 8% y se trataba básicamente de europeos y canadienses (Shell Weiss, 2009).

La historia de Miami cambió sustancialmente desde los 60s

Por un lado, la radical Revolución Cubana fue lanzando periódicamente sobre el sur de la Florida a cientos de miles de cubanos, en un principio los miembros de las clases altas y media y siempre personas con altos niveles educacionales y edades óptimas. Su impacto fue decisivo para la ciudad, al punto que, según uno de los más acuciantes investigadores del tema, Alex Stepick, “Dentro de cien años la historia de Miami se dividirá en antes de los cubanos y después de los cubanos” (Shell Weiss, 2009, p. 6). La inmigración cubana inició un proceso de cosmopolitización cultural que atrajo otras oleadas de inmigrantes, de manera que al comenzar el siglo el 75% de la población había nacido en el extranjero, el 65% de ellos eran “latinos” y en más de la mitad de los hogares se hablaba otra lengua diferente del inglés. El grupo nacional predominante era cubano, y dentro de él la mayoría provenía de La Habana.

Al mismo tiempo fue configurándose como la puerta de los Estados Unidos hacia América Latina. Lo que ha fortalecido como centro de enlaces. Según Castañeda (2009) al comenzar el siglo XXI en el aeropuerto de Miami operaban 94 líneas aéreas, lo que lo hacía el primero en carga y el tercero en pasajeros. Su puerto era el primero en cruceros y el noveno en carga de los Estados Unidos. Era el segundo centro financiero de la costa este, sólo superado por New York.

El efecto demográfico y espacial ha sido el surgimiento de una mancha urbana de 5,5 millones de habitantes que se extiende por los condados de Miami-Dade, Broward y Palm Beach. Es desde muchos puntos de vista una ciudad divertida, pero en lo más mínimo una ciudad interesante con densidad intelectual. Es una típica “ciudad del automóvil”, con grandes autopistas que segmentan la metápolis, un downtown abandonado en la noche y una franja más histórica – Miami Beach- con algunos destellos de buen Art Decó en un mar de lentejuelas.

Su opulencia siempre ha atraído consideraciones críticas:

...una ciudad como Miami, escribe Francesc Muñoz (2008, p. 20), se puede considerar como un centro financiero especializado vinculado al blanqueo del dinero procedente del comercio ilegal de drogas y constituye, de hecho, un nodo importante dentro de esa red específica, junto con las zonas de producción y las ciudades donde la industria química y farmacéutica desarrolla la labor de refinamiento del producto⁸.

Por otra parte, a pesar de su exuberancia crematística, Miami es una de las ciudades americanas más afectadas por la pobreza y la desigualdad. El ingreso

⁸ El número de fraudes hipotecarios, de salud, de seguros diversos, etc. que ocurren en La Florida es muy alto. El estado clasifica entre los primeros cinco estados en cantidad proporcional de fraudes diversos en toda la Unión, y dentro de él la mayor concentración ocurre en el condado de Miami-Dade. Esto ha llevado a la formación de una imagen de la ciudad relacionada con el vicio y el delito, posiblemente solo superada por la gran meca del juego: Las Vegas. A mediados de la presente década las estadísticas criminales de la ciudad duplicaban los promedios estadounidenses.

promedio familiar es de algo más de 25 mil dólares, la mitad del promedio nacional y significativamente menor que el promedio estadual. Por eso se calculaba que más de una cuarta parte de la población urbana estaba bajo el nivel de pobreza, lo que la situaba en el tercer lugar nacional⁹.

A MODO DE CONCLUSIONES

El proceso que he intentado explicar hasta aquí habla de un sistema urbano jerárquico que en sus orígenes estaba ubicado en la frontera de dos formaciones diferentes y eventualmente contradictorias: el imperio español y la economía mundo en formación. Fue un sistema urbano forjado y siempre redefinido en función de imperativos geopolíticos y económicos que implicaron por igual muros, flotas, soldados, piratas y contrabandistas. San Juan fue la fortaleza por excelencia. La Habana, un centro urbano ubicado en el lugar exacto –y no solo geográfico- que le permitió aprovechar las ventajas de ambas formaciones históricas. Santo Domingo, en cambio, tras un despegue brillante, no logró colocarse ni en una ni en otra, y flotó durante varios siglos con toda la inopia propia del no-lugar.

El inicio de la hegemonía de Estados Unidos a fines del siglo XIX fusionó ambas formaciones en una política imperial que facilitó los despegues tardíos de San Juan y Santo Domingo, como lo que aquí definimos como ciudades desarrollistas, y reformuló la primacía urbana de La Habana.

Un efecto de este proceso fue una suerte de descomposición y diferenciación de sistemas con la disolución de los vínculos estratégicos entre estas ciudades en el marco del imperio español. Y en su lugar una reorientación de cada una hacia sus espacios nacionales, donde comenzaron a realizar un activo proceso de intermediación comercial, financiera y técnica en relación con la economía capitalista, principalmente norteamericana.

La revolución cubana de 1959 -y su fracaso para articular una alternativa a la hegemonía norteamericana- sacó a la Habana de esta órbita sobre la que había girado por varios siglos, y demoró su conversión en una ciudad de servicios, como lo eran ya San Juan y Santo Domingo. Y de paso, no solo facilitó el despegue de Miami de varias maneras, sino que continuó su desarrollo en hostilidad correspondida con una ciudad con la que pudiera estar destinada a formar un complejo urbano transfronterizo.

⁹Salvo referencias específicas, la estadística que aquí se menciona proviene del US Census Bureau (www.census.gov).

Cada una de estas ciudades se ha asomado al siglo XXI con una serie de puntos fuertes y otras tantas desventajas que he discutido a lo largo del libro. No creo que pueda agregar nada nuevo en estas conclusiones, pero sí creo pertinente tratar de imaginar algunas variables que inevitablemente van a incidir en la suerte de sus sociedades urbanas.

Por supuesto que el principal reto que afrontan es la deuda social interna. Son ciudades que, a lo largo de los siglos han mostrado una pasión irrefrenable por producir pobres aún en sus mejores ciclos económicos. Como antes anotaba, San Juan integró algunos y maquilló otros, Santo Domingo los desplegó a lo largo de su peor geografía, y solo La Habana logró una reducción sustancial de la mano de un programa radical de justicia social, pero de una manera tan artificial que terminó engullendo sus pobres de manera vergonzante y convertida en una ciudad irremediamente empobrecida. El punto decisivo de la agenda futura de estas ciudades es como conseguir una inclusión socioeconómica, política y cultural efectiva y sostenible de una población pobre que se nutre día a día de los contingentes de inmigrantes, nativos y extranjeros, y entre estos últimos los inmigrantes haitianos en Santo Domingo y dominicanos en San Juan.

Creo, sin embargo, que esta posibilidad y con ella la reemergencia de una voluntad de justicia social, como la que animó a Muñoz Marín o a los *auténticos* cubanos desde los 40s, correspondió a un modelo de desarrollo que hoy no existe y que tenía el mercado interno como una variable económica relevante. Las ciudades de servicios que he caracterizado son entidades urbanas muy sensibles a unos entornos regionales que contemplan con mayor insistencia que a sus espacios nacionales.

Diría incluso que a sus propios espacios urbanos, de manera que las ciudades aprenden a convivir con máculas de pobreza y exclusión que son asumidas como temas de administración pública. De esta manera, la Milla de Oro no solo convive con la pobreza contenida en el cercano residencial Nemesio Canales, sino que es tan consustancial a él como cualquiera de los inmensos malls consumistas de Santo Domingo respecto a los antros de miseria a lo largo del río Ozama. No hay *derrame* mercantil capaz de dar cuenta de esta desgarradora realidad que solo puede ser apprehendida desde la política. El Caribe no ofrece muchos espacios a los mitos neoliberales del mercado con su mano invisible corrigiendo entuertos y prodigando prosperidad.

Esta reorientación de miras de la ciudad de servicios tiene otra implicación referida a la relación de estas ciudades capitales con sus entornos nacionales. No se trata de un simple regreso a la condición primigenia, cuando los interiores de las islas eran económica y demográficamente despreciables. Pero sí a una condición comparable, dada por el hecho de que la globalización capitalista implica

inserciones y exclusiones territoriales que debilitan los sistemas nacionales que estas ciudades están supuestas a organizar. Y ello inevitablemente va a acarrear focalizaciones localistas, regionalismos y competencias interurbanas similares a los que ocurrieron en el siglo XIX.

Entre las muchas variables que recorren el escenario regional caribeño – todas, no importa sus contenidos específicos, marcadas por la geopolítica- hay tres que deberán tener un impacto especial sobre nuestras ciudades.

Una de las ellas es el advenimiento de la era post-panamax, y que pudiera recolocar al Caribe como un área de alta relevancia comercial, tal y como ocurrió en los primeros tiempos postcolombinos. Es un tema polémico, donde hay más predicciones que certezas, y que parte de la remodelación del canal transoceánico sobre el istmo de Panamá, y la eventualidad de la construcción de otro sobre Nicaragua, con participación de capitales chinos. Se trata, sin lugar a dudas de uno de los proyectos constructivos más grandes de la actualidad planetaria, al costo de más de 5 mil millones de dólares, y que incrementará sustancialmente la capacidad de transportación mediante la ampliación de las dimensiones de los buques permitidos¹⁰. Deberá estar listo en 2014.

El dato que nos interesa remarcar es que la materialización de estas obras pondría al Caribe en contacto con un potencial de transportación equivalente a un 40% del tráfico de contenedores a nivel mundial e incrementará el tráfico en la zona en un 300%. Y para ello, la región está presenciando una verdadera carrera entre los puertos de la región por alcanzar niveles de idoneidad que les permitan convertirse en centros de trasbordo y distribución de mercancías principalmente para la costa este americana y Europa. Es a esta dirección a la que apuntan las inversiones (en proceso o programadas) en Puerto Cortés en Honduras, Balboa y Manzanillo en Panamá (y que hoy lideran el movimiento de contenedores en América Latina), en Kingston en Jamaica, Ponce en Puerto Rico, Freeport en Barbados, Punta Caucedo en Santo Domingo y Mariel en La Habana, a lo que debemos sumar las monumentales inversiones en la costa este americana, desde el complejo New York/New Jersey hasta Miami.

En lo que a las tres ciudades analizadas concierne, el efecto probable es impreciso. Si se materializara la construcción del superpuerto de Las Américas en Ponce, es previsible que ello vuelva a dar un mayor dinamismo a esta ciudad en detrimento de la hegemonía capitalina, aunque es también previsible que ello no tendrá los mismos efectos dramáticos de lo ocurrido a fines del XIX. De igual

¹⁰ Los buques panamax (que aluden a sus máximos de carga en referencia a las capacidades del canal) son naves con máximos de 294 metros de eslora, 32 de manga y 12 de calado. Los buques post-panamax reportarían 366 metros de eslora, 49 de manga y 15 de calado, y podrían transportar hasta 12 mil contenedores.

manera es predecible que la inserción favorable de Punta Caucedo en esta nueva dinámica tendría un efecto importante en el posicionamiento de Santo Domingo en el espectro regional. Pero es indudable que las mayores incertidumbres y los mayores impactos pudieran provenir del lugar de La Habana en este proceso, en particular con la habilitación del puerto del Mariel y de su zona aledaña como una región de maquiladoras apuntando al mercado norteamericano.

Si efectivamente este puerto pudiera funcionar sin las limitaciones del embargo americano –condición básica para su maduración como pivote postpanamax- entonces podríamos augurar un relanzamiento de La Habana como el entrepot que fue por dos siglos y desde el cual se incubó su proyección metropolitana. Solo que ahora –como antes discutía- es muy probable que esto sólo pueda realizarse en una relación sistémica con el Gran Miami y otros emplazamientos del sur de la Florida y de la costa americana del Golfo de México. Y donde -a diferencia de entonces, cuando La Habana expoliaba a los aburridos habitantes de San Agustín- la capital cubana tendrá inevitablemente un papel subordinado.

Al mismo tiempo, si al calor de las reformas económicas post-Fidel Castro en Cuba se abrieran condiciones para una normalización de relaciones con Estados Unidos –atraído por las oportunidades económicas de la mayor isla del Caribe- ello acarrearía un giro del escenario regional y del posicionamiento de las ciudades bajo estudio. Y aun cuando una apertura de esta naturaleza ofrece numerosas oportunidades tanto a San Juan como a Santo Domingo, es dudoso que los empresariados dominicano y puertorriqueño –parroquiales y poco arriesgados- puedan aprovecharlas.

Con un pie en la economía y otro en la seguridad, figura el tema del narcotráfico. El narcotráfico es sencillamente un eje de acumulación capitalista – sólo que más perverso que otros- y cuya satanización política ha implicado el traslado de buena parte de sus externalidades negativas a los países limítrofes con Estados Unidos. La brutal guerra antinarcótico que libra –y pierde- el estado mexicano implica inevitablemente una presión que está buscando alivio con el traslado de operaciones hacia el Caribe.

De manera que tanto San Juan como Santo Domingo dejan de ser exclusivamente lugares de lavado de dinero sucio para convertirse en lugares de tránsito hacia Estados Unidos y Europa. Y ello implica el incremento de la inseguridad, la violencia y la corrupción. La imagen del expresidente dominicano Leonel Fernández abrazado a un notorio capo del narco en las propias instalaciones del Palacio Presidencial, habla por sí misma de la capacidad de estos sectores para penetrar todos los espacios de las políticas insulares y de la ductilidad de los sistemas políticos locales que facilita las penetraciones.

El narcotráfico agrega otra consideración geopolítica. En su cuidado por proteger sus fronteras, Estados Unidos ha tenido particular cuidado de mantener canales de comunicación con los militares cubanos, responsables del cuidado de mil kilómetros de ellas. Es presumible que una intensificación del tráfico desde el Caribe pudiera mover fichas a favor de una mayor cooperación entre las autoridades cubanas y norteamericanas, e incluso perfilar una preferencia pragmática por un gobierno fuerte con los militares cubanos como actores políticos dominantes. Ello repercutiría inevitablemente en la relación binacional, y cambiaría el escenario en que se ubican nuestras tres ciudades.

No es esta, sin embargo, la única variable de consideración en un escenario geopolítico que siempre resulta enrevesado y concurrido. Junto a la hegemonía americana –ciertamente en retirada a nivel global pero decisiva en su traspatio estratégico- han aparecido diversos proyectos con aspiraciones alternativas –y en consecuencia contra-hegemónicas- el más reciente y estridente de los cuales ha sido la formación de la red *bolivariana* capitaneada por Venezuela. Aún sin llegar a esta formulación claramente hostil, la región está siendo cruzada por otras variables no menos significativas como pudieran ser la presencia rusa y china, ambas con relaciones preferentes en Cuba. En este sentido La Habana sigue teniendo un valor simbólico, por haberse presentado como símbolo de resistencia antinorteamericana, primero apoyada por la extinta URSS y luego en una proclamada soledad numantina que sus dirigentes han ido aprovechando para realizar sus acumulaciones originarias y conversiones burguesas.

De cualquier manera estas ciudades –que es decir, sus gentes y sus lugares- seguirán existiendo por mucho tiempo como lo han hecho durante el último medio milenio. Lo harán con el mismo hedonismo que anonadó a Geraldini y lo harán en cada momento en que tengan que reinventarse para sobrevivir. Que finalmente, vistos desde cierto ángulo, los caribeños nunca hemos renunciado a ser especies de sobrevivientes alegres.

La misma alegría que mostraban los habitantes de San Juan cuando esperaban los situados con burros enjaezados con flores y bandas musicales. O los habaneros en sus frucangas bulliciosas que causaron el espanto de curas y de damas europeas. Sobrevivientes como aquellos que Miguel Matamoros vio deambulando entre los escombros de Santo Domingo tras el terrible paso de San Zenón, e invitó, con gracia para todos los tiempos, a dejar que el pasado pasara: “Aquí termina la historia / de tan tremendo ciclón: / los muertos van a la gloria / y los vivos a bailar el son”.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMAR, L. E. *Escritos de Luis E. Alemar*. CASSÁ, C. (Comp.) Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo, 2009.
- Arquitectura/Cuba. *La Habana*. Barcelona, Editorial CETSCO, 1974.
- BOSCH, J. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro, el Caribe frontera imperial*. Santo Domingo, Fundación Juan Bosch, 2005.
- CASTAÑEDA, R. *La Habana y Miami: e potencial de integración económica mutuamente beneficiosa*, (en proceso de publicación), 2009.
- CHANTADA, A. *Del proceso de urbanización a la planificación urbana en Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora UASD, 2006.
- CHINEA, M. Ideas para un modelo de intervención en la vivienda de interés social, *Planificación Física*. La Habana, (1): 2-8, 2002.
- CORDERO MICHEL, E. *La ciudad de Santo Domingo en las crónicas históricas*. Santo Domingo, Editora Collado, 1998.
- DILLA, H. Las ciudades en la frontera: introducción a un debate. En: *Ciudades en la frontera*. Santo Domingo, Editorial Manatí, 2008.
- _____. La nueva geografía de la frontera: corredores, regiones económicas y complejos urbanos transfronterizos. En: *La frontera dominico-haitiana*, Ciudades y Fronteras. Santo Domingo, 2010.
- Gobierno Provisional de la República Dominicana. *Primer censo nacional de República Dominicana*. Santo Domingo, Editora UASD, 1975.
- GÓMEZ, F. *De Forestier a Sert*. Madrid, Abade Editores, 2008.
- GUTIÉRREZ, A. *Santo Domingo colonial: estudios históricos*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2007.
- HENRÍQUEZ UREÑA, P. *La cultura y las letras coloniales en Santo Domingo*. Barcelona, Red Ediciones SL, 2011.
- LOZANO, W; DUARTE, I. Proceso de urbanización, modelo de desarrollo y clases sociales En *La urbanización de la pobreza*. Santo Domingo, FLACSO, 1997.
- LLANES, L. "Los marginales de la arquitectura", en *Universidad de la Habana*. (207), enero-marzo, 1978.
- MAÑACH, J. *Teoría de la Frontera*. San Juan, Edit. Universidad de Puerto Rico, 1970.
- MARTÍNEZ, A. Anticipan apertura comercial en Cuba. *El Nuevo Día*, 27 de abril, 2010.
- MONTIEL, S. La Habana, población, desarrollo humano y medio ambiente. En: DÁVALOS, R. (Edit.) *Ciudad y cambio social*. Universidad de la Habana, 1999.
- MORÍN, E. "Elogio de la metamorfosis". www.elpais.com, 19/01/2010.
- MORRIS, A. E. J. *Historia de la forma urbana*. Barcelona, Editor 66, 1984.
- MOYA PONS, F. *la española en el siglo xvi*. UCMM, Santiago de los Caballeros, 1971.
- _____. *Manual de historia dominicana*. Santiago, UCMM, 1983.

NAZARIO, R. Pan, casa, libertad: de la reforma agraria a la especulación inmobiliaria. En: PICÓ, Fernando PICÓ (Edit.) *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

PAULINO, A. *Censos municipales del siglo XIX*. AGN, Vol. XVII, Santo Domingo, 2008.

PÉREZ, C. A. Ya tengo la casita: historia y transformación de un deseo. *Informa*, Vol. III (9), San Juan, UPR, 2008.

PICÓ, F. *Historia general de Puerto Rico*. San Juan, Ediciones Huracán, 2008.

PNUMA/CONAU. *GEO Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora UASD, 2007.

QUILES, E. *San Juan tras la fachada*. San Juan, Instituto de la Cultura Puertorriqueña, 2002.

QUINTERO, A. *Ponce: la capital alterna*. Ponce, Ponceños de Verdad/Universidad de Puerto Rico, 2003.

RODRÍGUEZ, E. L. La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba. *Temas*, Nº. 24-25, enero-junio, 2001.

RODRÍGUEZ DEMORIZI, E. *Relaciones históricas de Santo Domingo*. Santo Domingo, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2008.

SEPÚLVEDA, A. *San Juan*. San Juan, Carimar, 1989.

_____. La isla que se achica. *Fundamentos*. Nº 3-4, FEG/UPR, San Juan, 1996.

_____. Viejos cañaverales, casas nuevas. En: PICÓ, Fernando (Edit.). *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

SEVERINO, C. Los procesos de urbanización y metropolización de San Juan: factores principales del consumo de espacio y de la configuración Territorial de la Sociedad Puertorriqueña. En: MARTÍNEZ, F. (Edit.). *El futuro económico de Puerto Rico*. San Juan, Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1999.

SHELL WEISS, M. *Coming to Miami*. Gainesville, University Press of Florida, 2009.

SZELENYI, I. "Cities Under Socialism and After". En: SZELENYI, I. (Edit.) *Cities After Socialism*. Oxford, Blackwell, 1996.

TÖNNIES, F. *Principios de Sociología*. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

VILLALONA, M. San Juan: fronteras elusivas. En: DILLA, H.; VILLALONA, M. (Coord.) *Ciudades Fragmentadas*. Santo Domingo, Ciudades y Fronteras, 2006.

ZAPATA, C. El contratista y la constitución. En: PICÓ, F. (Edit.). *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

ZARDOYA, M. V. Antecedentes históricos: la ley y el orden". En: *El Vedado*. La Habana, Ediciones Boloña, 2007.

ENTRADA AL DESARROLLO URBANÍSTICO TUPUNGATO WINELANDS



Autor: Matías Ghilardi

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

MATÍAS GHILARDI
ALEJANDRO BENEDETTI

Durante buena parte del siglo XX, disciplinas como geografía, historia y sociología, han revisitado el concepto de frontera para diferentes estudios, generalmente a escala del estado nación (frontera internacionales) o de grandes extensiones (frentes expansivos de la agricultura). Esta categoría esporádicamente ha sido recuperada por los estudios urbanos (VIDAL KOPMANN, 2002; SEGURA, 2006; ELGUEZABAL, 2018); muchas veces, sin un uso comprensivo del concepto, más bien de manera genérica.

Es posible considerar que la frontera no es una categoría exclusiva de una u otra disciplina ni debería asociarse directamente con la formación de los estados nacionales. Antes bien, frontera es un instrumento heurístico que debería permitir abordar cualquier fenómeno que involucre procesos de fragmentación, diferenciación y relación entre entidades geohistóricas específicas. En este sentido, la ciudad contemporánea es un excelente ámbito para observar las diferentes prácticas materiales y simbólicas de la sociedad en el proceso de construcción social del espacio, a partir de las cuales emergen fronteras, de diversas características y extensión (en el espacio y el tiempo).

Este trabajo se propone aprovechar el concepto de frontera para estudiar los procesos de transformación en la ciudad contemporánea y, en particular,

aquellos que tiene que ver con los procesos de fragmentación espacial y exclusión social.

Por lo tanto, se parte de una definición amplia de frontera. En términos genéricos, puede considerarse que la categoría frontera da cuenta de una variedad de entidades socialmente construidas, espacial y temporalmente localizadas. En términos específicos suelen recibir nombres como muros, límites, periferias, barreras y bordes, entre otras, además de frontera. Esas entidades pueden expresar, simultáneamente o no, tres propiedades o dimensiones espaciales fundamentales: (1) la configuración o cohesión de áreas (que pueden ser territorios, lugares, paisajes o ambientes); (2) la separación o disyunción entre áreas y, eventualmente, (3) la relación –solidaria o conflictiva- o conjunción entre diferentes áreas. Pensar la frontera de esta manera supone reconocer que puede expresarse en diferentes escala espaciotemporales.

Para explorar las posibilidades de esta perspectiva, se decidió tomar como caso de estudio la ciudad de Mendoza (Argentina). En la lectura de esta ciudad pueden reconocerse diferentes tipos de fronteras, las cuales tienen características diversas en cada momento y en el contexto de cada sector de la ciudad, que intentaremos dilucidar. Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo proponer una sistematización de las diferentes fronteras que participan, en el presente, en la construcción de la ciudad de Mendoza.

En la Argentina el INDEC estableció que la continuidad urbana de una metrópoli puede ser denominada Área Metropolitana o Aglomerado. Es por ello que el área geográfica sobre la que se asienta el continuo edificado de la ciudad en estudio se denominará Área Metropolitana de Mendoza (en adelante, AMM). Esta ciudad se extiende por seis unidades territoriales denominadas departamentos; cada uno de ellos constituye un municipio. Dos de ellos se encuentran prácticamente aglomerados en su totalidad: Capital y Godoy Cruz. En cambio, los departamentos de Las Heras, Guaymallén, Luján de Cuyo y Maipú son abarcados, de manera parcial, por la aglomeración. Cabe aclarar, además, que en el interior de esta metrópoli se encuentra la ciudad capital de provincia, conocida como *Mendoza capital*, siendo la provincia -en el contexto de la Argentina, un país federal- una unidad de gobierno autónoma.

El artículo considerará cuatro tipos de fronteras, que llamaremos: *muros residenciales*, *barreras urbanísticas*, *borde urbano* y *límites político-administrativos*, que serán trabajados en las próximas cuatro secciones, por separado. En cada una se hará una descripción densa de casos dentro del AMM utilizando material audiovisual (fotografías en planta, capturas de satelitales, planos, esquematizaciones, etc.) y diferentes fuentes de información.

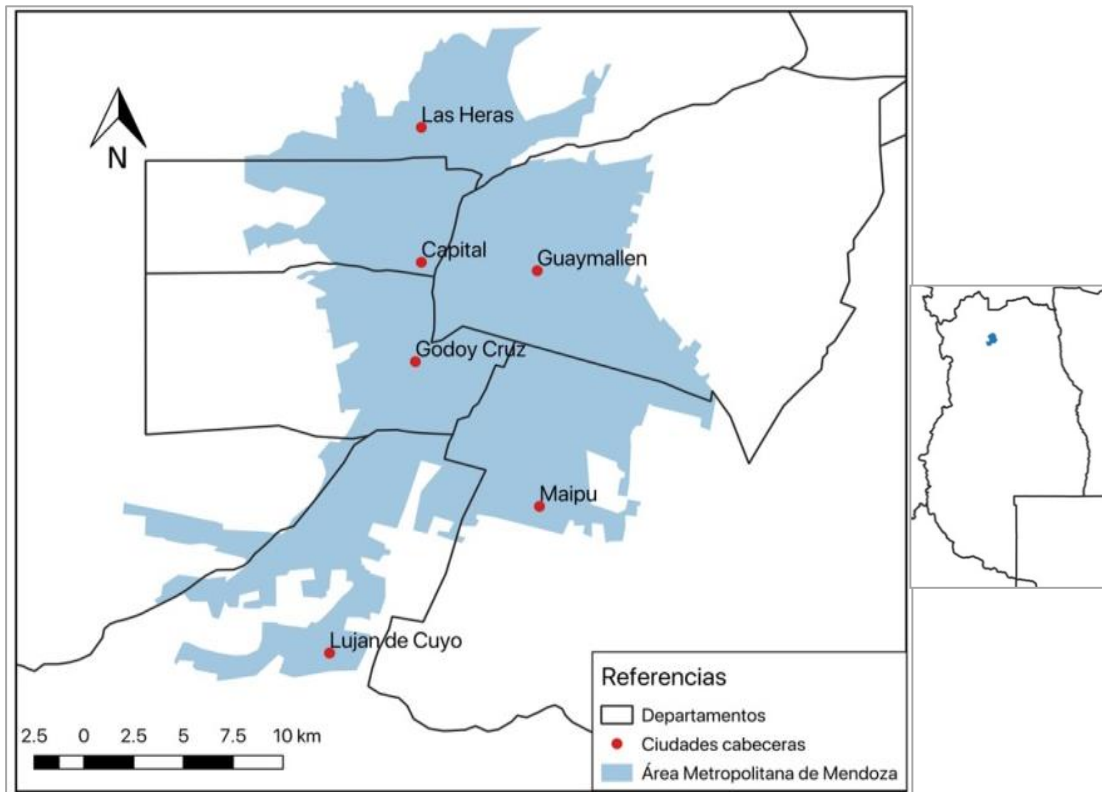


Figura 1. - Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

MUROS RESIDENCIALES

Un área residencial es una parte de la ciudad destinada, principal o exclusivamente, a la construcción de viviendas. Las ciudades tradicionalmente presentaban una notable continuidad residencial en amplios sectores fuera de los centros más ligados a las actividades comerciales, administrativas y turístico-patrimoniales. Una de las más claras expresiones de la fragmentación urbana es el surgimiento de áreas residenciales diferenciadas, entre sí, por grandes paredes, tapias, murallas o muros. A estos artefactos que sirven para evitar el ingreso de todo aquél que no sea propietario de una parcela en el interior de esa área residencial se los denomina *muros residenciales*.

En la década de 1980 surgieron en el AMM las primeras fronteras vinculadas a áreas residenciales, más o menos extensas, habitadas por sectores sociales de alto poder adquisitivo que buscaban autosegregarse del resto de la ciudad. Desde entonces, ha ido aumentando la cantidad y variedad de este tipo de emprendimiento, en muchos casos promovidos por agentes inmobiliarios o, cada vez más, por los propios vecinos. Como en el resto de la Argentina (Janoschka 2002), este tipo de polígonos residenciales reciben, entre otras, las denominaciones de barrio cerrado, barrio privado, country club y pueblo privado.

En otros países latinoamericanos, asimismo, se conocen como fraccionamientos cerrados o condominios (ENRÍQUEZ ACOSTA 2007a, 2007B; LÓPEZ LEVI 2008; DEMAJO MESEGUER 2011). Son áreas claramente delimitadas, generalmente con alguna forma poligonal. Por ello, de manera genérica, se identificarán como *polígonos residenciales cerrados* (PRC).

Inicialmente, los PRC del AMM fueron construidos en terrenos vacantes, ubicados en el piedemonte, es decir, hacia el borde urbano oeste, en proximidad de zonas con escasa pendiente. Con el tiempo, se fueron desplazando hacia terrenos productivos, fundamentalmente vitivinícolas y olivícolas. A partir de la década del 2000 los nuevos PRC no estuvieron asociados exclusivamente a nuevos emprendimientos inmobiliarios. Surgieron grupos de vecinos comenzaron a instalar vallas para separar y diferenciar del resto del entorno urbano áreas ya consolidadas.

Los PRC, generalmente, estaban ubicados en cercanía de vías rápidas de circulación, para facilitar el desplazamiento desde el lugar de residencia hacia las áreas centrales de la ciudad donde se concentra el mercado laboral y diferentes actividades cotidianas. Asimismo, al estar localizados en zonas periféricas de la ciudad, en muchas ocasiones son linderos a asentamientos populares, lo que hace que los contrastes sociales se tornen más evidentes (Roitman, 2003).

En la actualidad, para el caso del AMM, se pueden reconocer seis tipos diferentes de PRC (ver Cuadro 1).

1. *Barrios Cerrados*. Son conjuntos habitacionales de dimensiones variables generadas por empresas inmobiliarias. Su morfología y planimetría responde más bien a estándares de las periferias estadounidenses que al damero tradicional de las ciudades latinoamericanas, ya que hay una pérdida del amanzanado. La principal característica es la vigilancia y la seguridad permanente a través de diferentes dispositivos (garitas con guardias, cámaras de seguridad, patrullas, etc.) La mayoría de ellos está situada en los bordes del AMM, donde hay tierra disponible para la realización de este tipo de emprendimientos y cuyo precio inicial del suelo es relativamente bajo. Estas urbanizaciones tienen la particularidad de contar con una barrera física de separación.
2. *Countries/Club de campo*. Se destacan por poseer instalaciones deportivas, convirtiéndose estas actividades (principalmente polo, golf y rugby) en un eje central de la sociabilidad. En estos casos, el ingreso al PRC y la posibilidad de residir en él dependen de la membresía y de la aceptación de los demás socios.

3. *Chacras*. Son una nueva modalidad de PRC relacionada con un estilo de vida menos urbano, en donde se busca tener mayor contacto con la naturaleza y, en consecuencia, los terrenos son lo suficientemente amplios como para poder realizar pequeños cultivos en su interior. En el AMM no se encuentran ejemplos de éstos PRC, pero en su área rural próxima existen variados ejemplos que tienen la particularidad de poder contar con una parcela vitivinícola propia, cuya producción es destinada a la elaboración de una marca de vino por parte de su propietario. Generalmente, estos emprendimientos cuentan con una bodega que fracciona la producción de todos los propietarios de los predios.
4. *Barrios semicerrados*. Son loteos más pequeños que los barrios cerrados tradicionales, y están destinados a las clases medias. Suelen aparecer luego del loteo de una propiedad agrícola y son los mismos compradores quienes realizan las tareas de urbanización, es decir, sin la participación de un desarrollador inmobiliario. Los lotes tienen dimensiones pequeñas y los plazos de construcción suelen ser mucho mayores. Comparten una barrera física que los separa de su entorno, que suele ser la primera obra en el loteo. Una vez consolidados, cuentan con un único ingreso (suele ser un portón eléctrico) y el dispositivo de vigilancia más usado es la alarma comunitaria. No poseen personal contratado para la seguridad.
5. *Barrios tradicionales cercados*. Una novedad en el universo de los PRC es la práctica de “cercar” barrios nuevos o con algunos años de existencia por parte de sus vecinos, sin que en su origen fueran concebidos como tales. Suelen tener su origen en cooperativas de vivienda que luego de entregar las unidades habitacionales forman un consorcio y/o unión vecinal para que continúe con las tareas de mantención del barrio. Se destaca la organización por parte de sus habitantes a la hora de acordar y juntar los fondos para efectuar el cierre perimetral. En general, no poseen una puerta de entrada pero sí introducen elementos físicos que limitan el acceso, tal como: barreras vehiculares, garitas de seguridad, personal apostado y cámaras de vigilancia. Este tipo de cercamiento es posible en algunas zonas periféricas de la ciudad y traen aparejados conflictos, tanto con los gobiernos locales como así también con los habitantes que, de la noche a la mañana, ven imposibilitado el tránsito peatonal y vehicular por ciertas arterias.

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

<p><i>Barrios cerrados</i></p>		
<p><i>Countries</i></p>		
<p><i>Chacras</i></p>		
<p><i>Conjuntos semicerrados</i></p>		
<p><i>Barrios tradicionales cercados</i></p>		
<p><i>Condominios</i></p>		

Cuadro 1.- Diferentes tipos de polígonos residenciales cerrados del Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

6. *Condominios*. A diferencia del resto de las urbanizaciones cerradas, suelen aparecer en áreas consolidadas de la ciudad gracias a procesos de renovación urbana (parcela a parcela, agrupamiento de parcelas, etc.) o en terrenos vacíos que luego de décadas de especulación son ocupados. En ellos, la tipología de vivienda son departamentos en torres de no más de tres pisos o dúplex. Al estar en áreas tradicionales, su separación son las medianeras con los lotes adyacentes, por lo que el ingreso está limitado por una reja, portón o pared. Pueden contar con algún tipo de dispositivo electrónico de seguridad.

Una constante en todas estas modalidades de puesta en escena de PRC es la presencia de muros, que operan como marca visible de la presencia y como diferenciación del conjunto con respecto al espacio circundante. Esto se acompaña con otros elementos que permiten el control, más o menos estricto, a la accesibilidad de propios y ajenos: puertas, cámaras, personal de seguridad privada, arbolados, alambre de púa, etc. Todos estos dispositivos fronterizos actúan como símbolos de status y distinción, social y espacial. Según algunos autores, existe una percepción según la cual cuanto más segura y cerrada es la propiedad, más alto es el status de la familia que la habita (CALDEIRA, 2000).

Para el caso del AMM podemos afirmar que las prácticas de producción de fronteras residenciales ligadas a la creación de PRC, se expresan materialmente en (Cuadro 2).

1. *Muro o Muralla*. Es el dispositivo de separación más utilizado por los barrios cerrados, countries y barrios semicerrados. En general, es una pared de ladrillo y/u hormigón que tiene el aspecto de una medianera. En aquellos barrios de renta más elevada suele incluirse algunos elementos arquitectónicos como torres o pilares. Con el paso de los años se han incrementado las medidas de seguridad, por lo que se agrega en la parte superior cables electrificados, serpentinas con púas o algún elemento cortante para disuadir el ingreso de personas ajenas al lugar.
2. *Rejas*. Constituyen una alternativa a los muros, sobre todo en el sector del PRC donde se localiza la entrada. Al ser una de las zonas más vigiladas (ya que se encuentra la barrera de entrada con los guardias permanentes) este elemento permite una visión parcial al interior y genera un paisaje armónico, procurando aumentar la imagen de status del barrio hacia quienes los miran desde afuera. Suelen estar retiradas de la línea de calle y delante de ellas suelen aparecer pequeños espacios parquizados cuyo único objetivo es la producción escenográfica de estos emprendimientos.

FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA (ARGENTINA)

<p><i>Muro o muralla</i></p>		
<p><i>Rejas</i></p>		
<p><i>Tela romboidal</i></p>		
<p><i>Cierre verde</i></p>		
<p><i>Otros</i></p>		

Cuadro 2. – Diferentes expresiones materiales de los *muros residenciales* construidos en el Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Matías Ghilardi (2018).

3. *Tela romboidal*. Una solución mucho más económica, que es utilizada en pequeños loteos donde son los vecinos quienes que apuestan por el cierre; y también en los casos de cerramiento de antiguos barrios abiertos. La tela se soporta sobre postes de hormigón instalados cada una a cierta cantidad de metros y en el borde superior se encuentran varias tiras de alambres de púas. Este sistema tiene la peculiaridad de dejar expuesto el interior del barrio, por lo que se le anexa una tela sintética para evitar la exposición.
4. *Cierre verde*. No es el elemento de cierre más utilizado, pero es quizás el que reduce los contrastes a la hora de dividir el espacio urbano. Las especies vegetales (enredaderas, pinos, arbustos, etc.) son sostenidas sobre un alambrado preexistente que imposibilita el ingreso a la urbanización. Debido a los tiempos y costos de mantenimiento no suelen utilizarse en grandes urbanizaciones. Vale destacar, de todos modos, que en los códigos de construcción de muchos de éstos PRC son los únicos tipos de cierres permitidos entre las parcelas.

Otros dispositivos. Cada vez es más frecuente, en sectores residenciales de acceso público, la colocación de artefactos que si bien no impiden del todo el ingreso de personas foráneas tienen la función de entorpecer e incluso desalentar la circulación. En esta categoría podemos nombrar a canteros, vallas para los automóviles, división tipo New Jersey, torres de vigilancia, etc.

Finalmente, podemos afirmar que los *muros residenciales*, al menos para el caso del AMM, se caracterizan por:

1. Dar cohesión al conjunto. La frontera otorga cohesión a un PRC. Cada uno de ellos es reconocido con un topónimo, como por ejemplo, Las Retamas, Barrio Privado (Figura 2). El muro y sus dispositivos asociados señalan el ámbito geográfico al interior del cual se encuentra un conjunto de personas que se reconocen como semejantes, que reside allí debido a un interés común, que suele manifestarse en tópicos como: seguridad, vida tranquila, contacto con la naturaleza, acceso al deporte, etc.
2. Permitir la separación/diferenciación. En la promoción inmobiliaria o en el imaginario de quienes se cierran con un muro o una valla (Figura 2), lo que importa no es la frontera en sí, sino la capacidad que tiene ésta de aislar al conjunto de las amenazas que ofrece la ciudad: inseguridad, ausencia de naturaleza, ruido, etc.
3. Ser lo más visible y un impedimento para la libre circulación de las personas y que es imposible atravesar. Se expresa como algo material, sólido, que marca una diferencia tajante entre el adentro y el afuera.

4. Productos del mercado. Si bien existen experiencias de autogestión por parte de los propios residentes, en general fueron producidas por empresas constructoras e inmobiliarias, sin la presencia aparente del estado. Expresan relaciones de mercado en ausencia de la intervención explícita estatal.
5. Expresan permanencia y estabilidad. La frontera residencial se instala con una idea de permanencia, con una temporalidad de largo plazo, que da continuidad en el tiempo al conjunto residencial.
6. Se localizan en la periferia. Se trata de dar forma a un polígono, a un área de cierta extensión que se define como tal a partir de la producción de una sólida materialidad (ver plano de referencia en la Figura 2).
7. La frontera en sí no es un recurso ni un espacio de vida. Se impone ante la percepción de quienes allí residen, de su inevitabilidad para lograr separarse de los rasgos negativos de la ciudad banal, Cumple una función contenedora hacia adentro y disuasiva hacia afuera.



Figura 2. - Las Retamas, Barrio Privado.

OBS: El grupo inmobiliario Giménez Riili, es uno de los principales promotores de PRC en la provincia de Mendoza. En la actualidad bajo el slogan: #GoEast Creamos Comunidad, apuntan a que las clases medias opten por un lote en la periferia este de la aglomeración, lo que conlleva a un promover un aumento del porcentaje de población viviendo en estos tipos de desarrollos, como así también a una expansión de baja densidad del AMM.

Fuente: Giménez Riili Desarrollos Inmobiliarios (<https://www.grdesarrollos.com>).

BARRERAS URBANÍSTICAS

El AMM puede considerarse una ciudad de tamaño intermedio para el contexto de la red urbana argentina. Con casi 1 millón de habitantes, se expandió en una superficie de unos 170 km² (2017), de forma oblonga, con cerca de 30 km de extensión entre los extremos norte y sur, a lo largo de la Ruta Nacional (RN) 40. El segundo eje en torno al cual se fue expandiendo la aglomeración es la RN 7,

esencialmente en sentido este, a lo largo de unos 17 km. Esta considerable expansión fue posible por la transformación de esos dos ejes viales de interconexión con otras localidades, existentes incluso desde tiempos coloniales, en avenidas y autopistas internas del área AMM.

Por estar emplazada en un medio natural árido, además, en el AMM se ha construido a lo largo del tiempo una extensa red de canales y acequias para riego, de lo que surgió un oasis artificial. Asimismo, se construyó hacia el oeste un sistema de defensas aluvionales para hacer frente a lluvias torrenciales de verano.

Los caminos, los canales y las acequias son infraestructuras de implantación lineal, con notable presencia urbanística, ya que, en ocasiones, atraviesan la aglomeración de un extremo al otro. Este tipo de infraestructura no se planifica ni se promociona como fronteriza, sino como vías que agilizan la movilidad a través de la ciudad, que acortan los tiempos de viaje y que conectan las diferentes zonas, en el caso de los caminos; o que facilitan el asentamiento humano, en el caso de canales y acequias. Sin embargo, a escala peatonal devienen barreras a veces infranqueables.

Por otro lado, existen infraestructuras y equipamientos de implantación poligonal, como los terrenos de considerable tamaño (superior a una manzana fundacional, es decir una hectárea) que albergan diferentes usos, entre ellos, agrícolas, industriales, logísticos y aeroportuarios; o los terrenos que, desde el punto de vista urbanístico, resultan vacíos.

Sean lineales o poligonales, se trata de infraestructuras generadas para usos específicos que tienden a constituirse, parcial o totalmente, en impedimentos para la movilidad, sobre todo peatonal. Estas fronteras pueden denominarse *barreras urbanísticas*.

Siguiendo a Cuberos y Marks (2012 y 2013) pueden definirse como barreras urbanísticas a aquellos elementos físicos estructuradores de la ciudad que marcan y configuran su trama espacial mediante el condicionamiento, restricción o impedimento de una interacción fluida de agentes, ideas, concepciones y estilos de vida. Se trata de artefactos construidos para lograr determinada conectividad (vías y acequias), cercar terrenos (predios para usos exclusivos agrícolas o industriales) u obstaculizar ciertos desplazamientos (defensas para agua pluvial), que resultan vitales para el funcionamiento de la aglomeración. Sin embargo, a otra escala impiden o reducen la accesibilidad, fragmentan el espacio o alteran la continuidad de la ciudad.

A continuación se profundizará sobre las características que ofrecen, en el AMM, tres tipos de barreras urbanísticas: viales, hídricas y enclaves.

BARRERAS URBANÍSTICAS VIALES

Gutiérrez (2005), Blanco (2016), Borthagaray y Natale (2017), entre otros autores, han establecido las desventajas que traen aparejadas la construcción de vías rápidas. Si bien la producción de estas obras inicialmente busca mejorar la conectividad y disminuir los tiempos de viaje entre sitios distantes entre sí (siempre en pos del automóvil particular), por otro lado, suelen convertirse en verdaderas cicatrices que rompen el trazado de la ciudad. En consecuencia, barrios que tradicionalmente poseían cierta cohesión e interdependencia, ven disminuir o incluso desaparecer la vecindad ante la aparición de estas fronteras.

En el caso del AMM originalmente existían dos grandes ejes de conexión. La principal vía norte-sur era la antigua RN 40 y en, sentido este-oeste, hacía lo propio la RN 7. Acompañando el crecimiento de la ciudad, en la década de 1970, esos antiguos trazados devinieron en avenidas urbanas, en tanto que las RN 40 y 7 se trasladaron a nuevos espacios por entonces más abiertos, en forma de autovías. Desde entonces, recibieron, respectivamente, los nombres de Acceso Norte, Acceso Este y Acceso Sur, mientras que en el centro de la ciudad se construyó la avenida Costanera, la cual en el tramo sur se constituye como una autopista elevada.

A partir de la década del 2000 se realizaron mejoras en esta red de autovías urbanas construyendo nuevos puentes y viaductos elevados, ampliando la cantidad de carriles y extendiendo la red. También se construyó el Corredor del Oeste (denominando así a un sector de un viejo proyecto de circunvalación inconcluso para el AMM) en forma de autopista sobre terraplén de tierra de varios metros de altura. Esto permitió mejorar considerablemente la accesibilidad vehicular entre el centro y la periferia sur (donde se localizan la mayoría de los PRC).

Sin embargo, a escala humana, se convirtieron en verdades barreras urbanísticas. El Corredor del Oeste devino, quizás, en la barrera más significativa de toda la aglomeración, ya que se convirtió en divisor entre los sectores sociales medios y altos, por un lado, y los barrios populares, por el otro (Figura 3). Estos últimos quedaron confinados entre esta vía y los faldeos del piedemonte andino, del departamento de Godoy Cruz.

Este viaducto fue inaugurado recientemente y permite a la población local del oeste atravesar el Corredor del Oeste. Si bien es una obra faraónica y aporta una linda postal arquitectónica es prácticamente inutilizado por los transeúntes. Esto se debe a la gran distancia que hay que recorrer y a la elevada altura que hay que escalar. Además, al ser un puente totalmente enrejado (para prevenir que se tiren piedras o las personas salten al vacío), genera mayor sensación de inseguridad.

Este viaducto fue inaugurado recientemente y permite a la población local del oeste atravesar el Corredor del Oeste. Si bien es una obra faraónica y aporta una linda postal arquitectónica es prácticamente inutilizado por los transeúntes. Esto se debe a la gran distancia que hay que recorrer y a la elevada altura que hay que escalar. Además, al ser un puente totalmente enrejado (para prevenir que se tiren piedras o las personas salten al vacío), genera mayor sensación de inseguridad.



Figura 3.- Viaducto Integrador del Oeste.
Fuente: Municipalidad de Godoy Cruz (<https://www.godoycruz.gob.ar>).

BARRERAS URBANÍSTICAS POR EL SISTEMA DE IRRIGACIÓN Y EL CONTROL ALUVIONAL

El centro del AMM está ubicada al este del piedemonte de la precordillera de los Andes, en terrenos semidesérticos, con precipitaciones inferiores a los 200 mm anuales, concentradas en época estival y que suelen provocar lluvias torrenciales de gran intensidad y de corta duración (VICH; GUDIÑO, 2010). Estas precipitaciones tienden a generar crecientes de una magnitud significativa que escurre por cauces secos (huadis) hasta alcanzar la planicie. Para mitigar el impacto de estas lluvias, se ha construido un sistema de protección aluvional, compuesto por diversas obras de infraestructuras que permiten el escurrimiento y previenen inundaciones.

El Canal Cacique Guaymallén, que nace en el dique Cipoletti al sur de la aglomeración con aguas del río Mendoza, es el principal canal de riego y, a su vez, funciona como desagüe aluvional (colector) en momentos de grandes tormentas. Atraviesa el AMM de sur a norte. Mantiene su curso sobre la base del primitivo sistema de canales y acequias prehispánicas, por entonces utilizado como fuente de agua para consumo y riego (Grosso, 2015). Este canal es el receptor natural de

la mayor parte de los cauces aluvionales que bajan del piedemonte con una dirección oeste-este. En su recorrido recibe los aportes del Zanjón de los Ciruelos, del Zanjón Frías, del Zanjón Maure, del Colector Tejo-Viamonte-Liniers y del Colector Sosa. Los tres zanjones poseen en la parte alta de la cuenca diques de contención que permiten disminuir el caudal del mismo en momentos de crecida. Además, estos seis canales, al igual que el Cacique Guaymallén, se encuentran revestidos en hormigón en su paso por áreas urbanas (Figura 4).

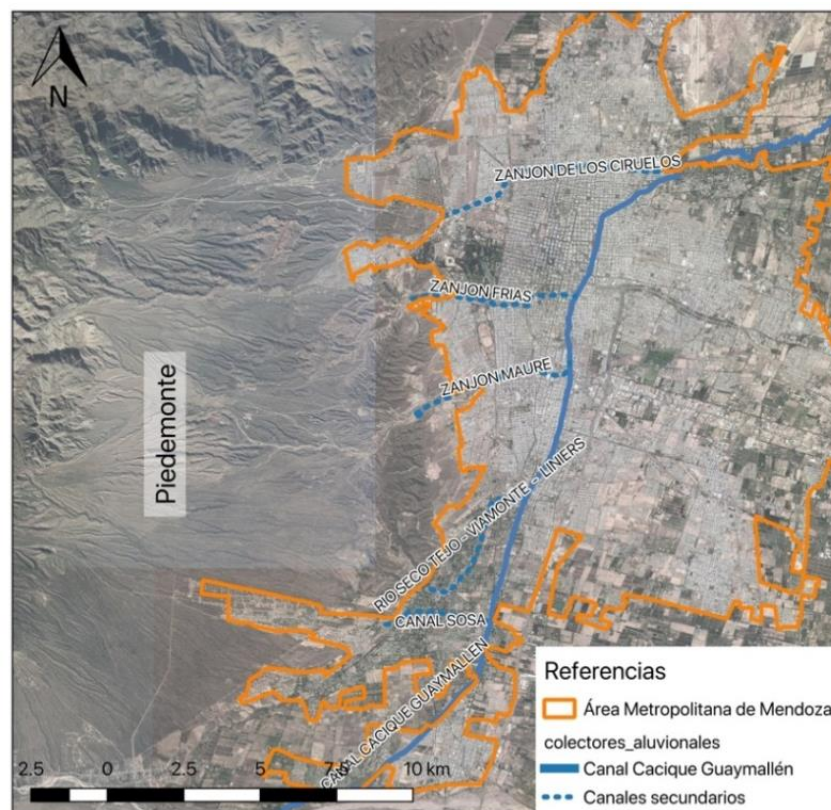


Figura 4.- Sistema de corrección aluvional del Área Metropolitana de Mendoza.
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por el Departamento General de Irrigación.

Tanto desde el ámbito académico como desde organismos públicos de gestión se ha resaltado tanto los buenos resultados de este sistema como así también la necesidad de mantenerlo en óptimas condiciones para asegurar su correcto funcionamiento. A pesar de ello, varios sectores de algunos canales se han convertido en vertederos clandestinos. No obstante, los estudios disponibles y la bibliografía sobre el tema no se han propuesto avanzar sobre el impacto que esta red de escurrimiento provoca en la vida cotidiana de la ciudad. Con tamaños que van de los 8 a los 25 metros de ancho y con 2,5 a 5 metros de profundidad en promedio (Guisasola, 2011).

Los canales se pueden considerar barreras urbanísticas por tres razones:

- *Obstaculizan las movi­lidades.* Debido a la insuficiente cantidad de puentes, los que permitirían mejorar la fluidez del tránsito y disminuir las distancias peatonales.

- *Diferencian áreas desde un punto de vista socioeconómico.* Se advierte cierta correspondencia entre morfología y nivel socioeconómico de los barrios que se ubican a cada lado, consolidando situaciones de exclusión, desigualdad urbana y rechazo mutuo. Ejemplo de ello son las recurrentes negativas de algunos colectivos vecinales frente a los proyectos de obras para mejorar la vinculación entre las orillas.

- *Diferencian paisajísticas derivadas de diferentes políticas municipales.* El Zanjón de los Ciruelos, el Zanjón Frías y el Canal Cacique Guaymallén sirven, en parte de sus recorridos, como límites administrativos entre municipios del AMM. Las ordenanzas de usos de suelo, los respectivos códigos de edificación y las obras de infraestructura llevadas a cabo en sus márgenes repercuten en la aparición de paisajes urbanos contrastantes (Figura 5).



Figura 5. - Comparativa de las márgenes del Zanjón de los Ciruelos
Fuente: fotografía Matías Ghilardi (2018).

OBS: En las fotografías de la izquierda, correspondientes a la 6ta sección de la Capital, se observa la presencia de mobiliario que dota a esta zona de buenos atributos urbanos. Por el contrario, en la margen norte del zanjón (Departamento Las Heras), la ausencia de estos atributos generan un fuerte contraste entre ambos sectores.

BARRERAS URBANÍSTICAS ENCLAVADAS

En su expansión física, la ciudad va incorporando áreas con usos específicos que, otrora con una ubicación periférica, terminan quedando encerradas e incorporadas a la trama urbana consolidada. Sin embargo, dada su extensión y la especificidad de sus usos pueden considerarse, simultáneamente, como enclaves, deviniendo en barreras urbanísticas. Son enclaves porque constituyen polígonos de alguna extensión (varias hectáreas) con una fuerte homogeneidad interna y un fuerte contraste con su entorno. Son barreras porque, en general, se delimitan con cercas, vayas o muros que obligan a vehículos y peatones a rodear el predio. Esos enclaves pueden estar especializados en actividades industriales, agrícolas, comerciales, logísticas, estacionamiento de vehículos, de comunicación, administrativas, etc.

Dentro de la AMM se destacan las playas ferroviarias, los aeródromos, las grandes superficies comerciales, los predios vitivinícolas y las zonas industriales.

1. Enclaves ferroviarios. Tras el desmantelamiento generalizado del modo ferroviario ocurrido en la Argentina entre las décadas de 1970 y 1990, en diferentes ciudades las playas de estacionamiento se transformaron en terrenos urbanos abandonados. En muchos casos, con el tiempo, han sido reconvertidos. Otros permanecen como vacíos urbanos que rompen con la trama de la ciudad.

Mendoza contaba con ramales de las líneas San Martín y Belgrano, que conectaban a la provincia con el resto del país e, incluso, con la República de Chile, que fueron desactivadas por completo. En el caso de la línea San Martín, aún permanece un enclave de 14 hectáreas de infraestructura ferroviaria abandonada (Figura 6a), localizado a pocas cuadras hacia el noroeste del centro de la ciudad. Varios han sido los intentos por parte del gobierno provincial y del municipio por desarrollar este recinto. Sin embargo, esos proyectos han sido rechazados por la opinión pública y por diversas organizaciones vecinales (JAJAMOVICH, 2016).

El proyecto más ambicioso fue propuesto por el grupo IRSA, conocido como “Mendoza Madero”, que buscaba ser una reproducción a escala local del proyecto Puerto Madero de la Ciudad de Buenos Aires (donde se produjo la reconversión de instalaciones portuarias en zona residencial y comercial para sectores sociales de muy alto poder adquisitivo). La línea Belgrano ha dejado libre un gran espacio en el distrito homónimo del departamento de Guaymallén (Figura 6b).

Allí se construyó en el año 2012 el mayor centro cultural de la provincia, llamado “Julio Le Parc”, detrás del cual permanecen 30 hectáreas sin uso. Este gran vacío urbano ha contribuido a acrecentar la inseguridad en la zona y ha

desvalorizado los barrios colindantes. Durante la década de 1990 se produjeron varias tomas de tierra en su interior; esas familias, con el correr de los años, fueron relocalizadas. Asimismo, existen vías férreas y terraplenes sin uso que se constituyen en barreras lineales con varios kilómetros de extensión dentro del AMM.



Figura 6 - Enclaves ferroviarios en el AMM, pertenecientes a los antiguos ramales Ferroviarios San Martín (a) y Belgrano (b) respectivamente.

Fuente: producción propia, con Google Earth, 2018.

2. *Enclaves aeroportuarios.* El aeropuerto principal del AMM está emplazado fuera de la trama urbana, por lo que no puede identificarse, aun, como una frontera urbana. En cambio, el Aeroparque Ciudad de Mendoza o Base Aérea Cóndor, localiza al oeste del Área Metropolitana, sí lo es (Figura 7). No opera vuelos civiles; es la base de la flota aérea de la policía de Mendoza y de otras fuerzas de seguridad.

Su pista e instalaciones se encuentran rodeadas por un extenso muro de hormigón armado (similar a los que se construyen en el perímetro de los barrios cerrados) con más de 2 mil metros de longitud. Este enclave, asimismo, separa las barriadas pobres, ubicadas al este, de los barrios y condominios cerrados, ubicados hacia el oeste. La pista data del año 1967, pero el muro fue construido a comienzos de la década de 2010.

En los días posteriores al cierre perimetral, la prensa local recogió varios testimonios y manifestaciones de vecinos que se oponían al cierre, argumentando que impactaba negativamente en sus trayectorias cotidianas. Desde entonces, debieron desplazarse en distancias de más del doble para llegar hasta las paradas de transporte público de pasajeros o, incluso, tomar dos líneas para llegar a sus destinos



Figura 7 - Muro perimetral del Aeroparque de la Ciudad de Mendoza
Fuente: Matías Ghilardi, 2018.

3. *Enclaves comerciales.* Este tipo de espacios destinados al consumo masivo de productos y servicios a gran escala es relativamente nuevo para el caso del AMM y deriva del modelo norteamericano de shoppings centers (GUDIÑO, 2005). Actualmente se contabilizan tres centros comerciales de gran escala y 12 hipermercados de una superficie considerable (Figura 8). A la superficie destinada a las instalaciones comerciales se le suma otra para estacionamiento de vehículos particulares. La totalidad de ellos se encuentran emplazados en la periferia del AMM y poseen un alto grado de accesibilidad gracias a su cercanía a autopistas y avenidas. La accesibilidad para los consumidores que se desplazan en automóviles resulta inversamente proporcional que para quienes lo hacen de manera peatonal. La gran extensión y su confinamiento dentro de muros o rejas imposibilitan la movilidad cotidiana de los vecinos más próximos.

4. *Enclaves industriales.* Al recorrer ciudades con un pasado industrial es posible encontrar terrenos que contienen vestigios fabriles, edificios industriales reconvertidos a nuevos usos o simplemente ruinas que esperan a ser derribadas. Estos objetos físicos hablan de una vida pasada donde lo urbano, lo residencial y lo industrial se mezclaban en el espacio (FULLAONDO, 2009).

La relocalización industrial hacia las periferias, que ocurrió en la mayoría de las ciudades argentinas medianas y grandes desde mediados del siglo XX, llevó a que en la actualidad muchas de esas áreas industriales terminen confinadas

gracias al avance urbano. Es así como barrios residenciales hoy colindan con estas áreas dedicadas a la producción de bienes y servicios.

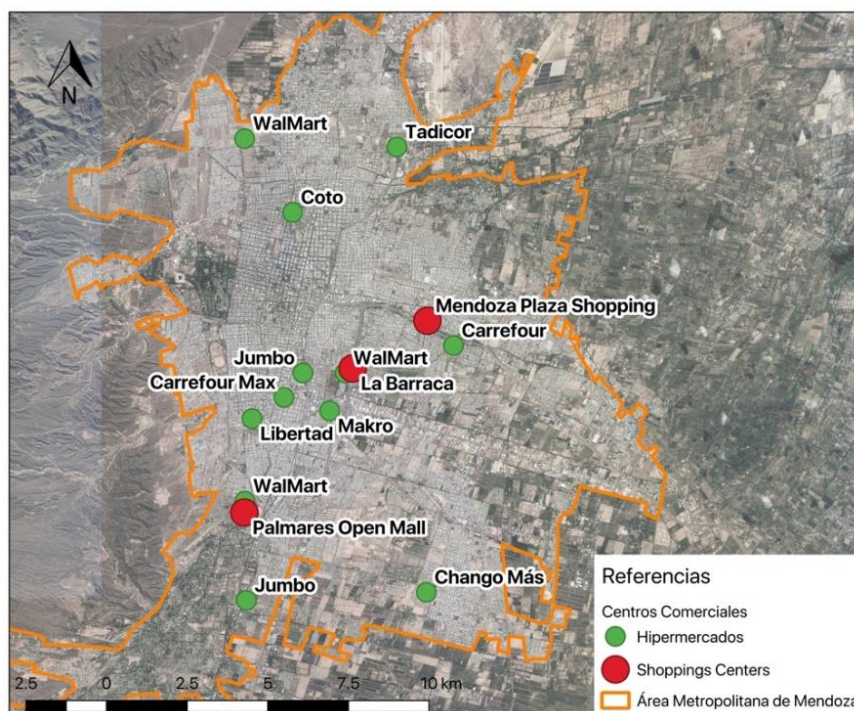


Figura 8 - Grandes áreas comerciales en el AMM.
Fuente: Elaboración propia.

Muchas veces, la misma zonificación propuesta por los gobiernos municipales genera esta superposición de usos del suelo (en el apartado cuatro se volverá sobre este punto). El AMM posee una gran eje industrial a lo largo del carril Rodríguez Peña, a lo largo de casi 10km (en los departamentos de Godoy Cruz y Maipú respectivamente) ocupando una superficie de 2.300 ha (Figura 9).

Este eje vial sirve de conexión para las industrias que se ubican alrededor, tanto para el ingreso de material para el proceso industrial como para la distribución, debiendo remarcar la buena accesibilidad de este sector con las principales autopistas (Acceso Sur y Acceso Este). La Zona Industrial Rodríguez Peña alberga alrededor de 540 empresas nucleadas la mayoría en el consorcio ADERPE (Asociación de Empresarios del Carril Rodríguez Peña), destacándose los rubros metalmecánico, madero, automotor, vitivinícola, de los alimentos y bebidas, entre otros. Este enclave industrial está dividido en grandes parcelas y hay pocas arterias que atraviesen el eje central. Los barrios ubicados en sus inmediaciones están muy poco conectados al resto de la trama urbana.

El AMM cuenta, además, con otras dos áreas industriales, en la periferia. Una está en el sur, junto al río Mendoza. La otra está al norte; es el parque Industrial Las Heras. Estas área, si bien aún no están confinadas, se ubican en

zonas de expansión urbana. De continuar esta tendencia, en los próximos años pueden convertirse en nuevos enclaves industriales urbanos.

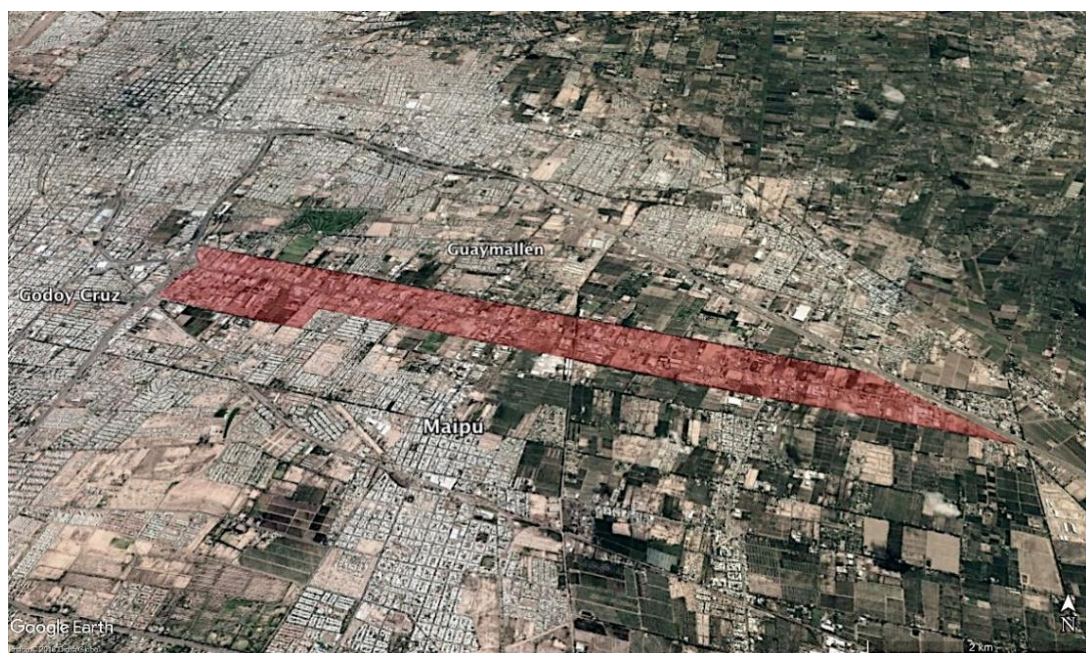


Figura 9 - Zona Industrial Rodríguez Peña.
Fuente: Google Earth.

Enclaves agrícolas. Una particularidad del AMM es la significativa presencia de emprendimientos agrícolas. Gran parte de los terrenos antaño estuvieron ocupados por bodegas y fincas de vides que motorizaban la economía local. En el distrito de Dorrego (Guaymallén) se localiza un espacio con características diferenciadas en relación a su entorno: la finca y bodega La Banderita (Figura 10), relicto de la etapa de gran desarrollo agroindustrial vitivinícola, en una zona netamente residencial.

Posee un alto valor patrimonial, ya que fue fundada a fines del siglo XIX, en la zona que por ese entonces se conocía como el Infiernillo Banderita. Allí se implantaron viñedos que aún se encuentran en la bodega. La propiedad tiene actualmente unas 23 ha de extensión. La bodega es de mediana capacidad, no fracciona, vende en el mercado interno y elabora variedades y básicos de viñedos propios.

Este enclave agrícola de grandes dimensiones es cercano del centro de la ciudad de Mendoza y genera un creciente problema de congestión y de accesibilidad a muchas personas (MÉNDEZ; MONARDEZ; PERRET, 2017) dado que en sus inmediaciones se emplazaron grandes centros comerciales, barrios cerrados, industrias y el Acceso Sur de la ciudad.



Figura 10 - Finca La Banderita. Un enclave agrícola en el AMM.

Fuente: Google Earth (2018). Esta foto satelital muestra como la finca y bodega la Banderita interrumpe la trama urbana en el distrito de Dorrego. Queda cercado, a la vez, por autopistas y grandes superficies comerciales.

LOS BORDES URBANOS

En ciertos casos, la ampliación de las ciudades se ve dificultada o incluso detenida por las características propias del medio natural. Los ríos, cerros, lagos y frentes marítimos suelen imponerse como barreras geofísicas que desafían el crecimiento urbano. Muchas ciudades de montaña crecen a lo largo del río que origina un valle, de manera extendida. Las laderas imponen restricciones debido a los riesgos de derrumbes y deslizamientos de tierra que se pueden producir. Así, los cerros devienen barreras a la expansión. Muchas ciudades crecieron de un lado del río, mientras que el avance hacia la otra rivera fue más lento. Ríos y cerros exigen la definición de formas de planificación territorial específicas para la movilidad cotidiana.

Estas barreras, cuando logran detener o aletargar el avance urbano, se pueden definir *bordes geofísicos*. Se interponen a la expansión urbana y solo la planificación permite que no devengan generadores de desastres. Cuando las ciudades rodean a estas barreras, se transforman en diferenciadores del paisaje, a veces dificultosamente traspasables, que producen una diferencia neta entre un lado y el otro. Muchas veces son desafiadas por la necesidad de sectores pobres de la sociedad, cuando las autoridades “miran para otro lado”. Es así como surgen

las urbanizaciones espontáneas en las laderas de cerros, como el caso de las favelas en Rio de Janeiro.

Al analizar el medio físico sobre el que se extiende el AMM, se destaca la presencia de las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes hacia el oeste. Esta barrera geofísica constituye lo que se denominará en este trabajo como *borde pedemontano*. La ciudad colonial de Mendoza fue fundada en 1561 y se emplazó en una zona llana. A mediados del siglo XX se produjo un impulso expansivo de la ciudad alcanzando a este borde.

La zona pedemontana se caracteriza por su fragilidad natural. Es una unidad geomorfológica compuesta de sedimentos de origen fluvial, en su mayoría, que se han acumulado, formando una planicie inclinada localizada entre la precordillera al oeste y la llanura aluvial al este. Este espacio ha sido expuesto a un proceso constante de deforestación desde los orígenes de la ciudad. Por esta razón, ha representado una problemática a nivel legislativo y de gestión territorial. Se han realizado sucesivos estudios para evaluar la aptitud del suelo para acoger las actividades humanas pero ninguno de estos ha quedado plasmado en una legislación que provea una solución al respecto.

La ley 4.886 es la primera normativa provincial que intentó preservar el medio natural en esta área a partir del año 1983, creando zonificaciones y usos del suelo permitidos. Sin embargo, a esta normativa se le han efectuado sucesivas modificaciones y excepciones para promover el asentamiento de barrios en la mayoría de los casos. Muchos de ellos son barrios de promoción social, cuyos fondos provienen de la nación, y poseen un tipo de urbanización que la provincia no ha podido adaptar a su legislación. Esto también se vislumbra en las repetidas excepciones incurridas a la ley 4.341 de Loteos o fraccionamiento.

Otra situación a tener en cuenta es el *borde urbano-rural*. Lo rural y lo urbano ha sido históricamente conceptualizado bajo condiciones dicotómicas, viéndose fortalecida esta mirada hacia el siglo XIX cuando se entendía que la modernización era sinónimo de urbanización y que, por lo tanto, lo rural iría desapareciendo en el marco del predominio de la ciudad industrial occidental. Los cambios en el contexto socioeconómico nacional e internacional también han incidido en las actividades y procesos agrarios y en las transformaciones de los espacios rurales, no ya sólo en los urbanos. Por lo tanto, podemos afirmar que las aceleradas transformaciones que acusan los territorios no son una exclusividad urbana (DALLA TORRE y otros, 2017).

Al hablar de *borde urbano-rural*, se incorpora el concepto de *espacios de interfase* para poder dar cuenta de las singularidades presentes en las transiciones o continuum entre lo urbano y lo rural (Sales, Ghilardi, Dalla Torre, 2016). En las últimas décadas ha prosperado un campo de estudios concentrado

específicamente en aquellas zonas donde la ciudad se encuentra y compite con el campo. En la Argentina esas zonas fueron llamadas *periurbanos*, *borde rural-urbano*, *rururbano* o, un poco más acá en el tiempo, *espacios de interfase*.

En muchas ciudades se conforma un cordón hortícola que hace las veces de borde de la ciudad y amortiguación con la zona rural. En el AMM este borde se encuentra claramente definido. Hacia el Norte y Noreste tiene una vocación hortícola. En cambio, hacia el Sur y Sureste la mayor parte de las parcelas rurales son explotaciones vitivinícolas y olivícolas. En sintonía con este proceso, el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (ley 8.999/17) de la Provincia de Mendoza, no logra detener el avance de la urbanización sobre suelos productivos, suprimiendo actividades agrícolas históricas.

Si bien tanto las zonas rurales como las urbanas presentan características propias y son objeto de estudio desde diversas disciplinas, el desafío pendiente para las políticas de gestión del territorio estaría enmarcado en los espacios de interfase que se comportan como bordes permeables entre las zonas netamente rurales y las zonas netamente urbanas. Son espacios donde se registra la mayor cantidad de cambios y que se encuentran amenazadas principalmente por la pérdida de capacidad productiva del suelo sumado al avance no planificado de la urbanización (DALLA TORRE y otros, 2017).

LÍMITES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS

La geografía administrativa engendra fronteras funcionales, generalmente poco visibles. Esto ocurre cuando una mancha urbana se extiende a lo largo de varios municipios o provincias. Algunas veces se crean entidades que coordinan la planificación de cuestiones tan sensibles para el funcionamiento de la ciudad, como el transporte o las redes de energía. Muy frecuentemente, lo que surge es la fragmentación municipal de la ciudad, donde cada unidad genera sus propias políticas, provocando discontinuidades de diversa índole (VAPÑARSKY, 2004).

Los límites políticos definen el borde hasta dónde se extiende una aglomeración. Bajo un sistema de ejido urbano es probable que la administración de toda un área metropolitana recaiga sobre un solo ente (municipio por ejemplo). Sin embargo, tienen un papel más relevante cuando son varias las unidades político-administrativas que manejan alguna ciudad contemporánea (ABBA, 2010). En los casos en que no exista un organismo de decisión metropolitano por encima de las administraciones locales, los lugares que son atravesados por la línea que separa dos jurisdicciones son propensos a sufrir las consecuencias de la no puesta en práctica de políticas consensuadas, generando verdaderas fronteras que separan territorios bajo el mando de diferentes

administraciones. Aspectos como la planificación urbana, la zonificación y los usos del suelo, el transporte, la circulación, los servicios públicos entre otros son sensibles a verse perjudicados.

En este sentido, el AMM presenta diversos problemas, que han sido denunciados por especialistas e incluso se convierten en temas recurrentes en la prensa de la provincia. Quizás sea preciso indicar que el AMM se encuentra extendida sobre un espacio administrado por seis jurisdicciones diferentes. La provincia de Mendoza tiene un régimen político administrativo de Municipio-Departamento, es decir que existe una sola entidad gubernamental en cada una de las unidades departamentales, a diferencia de la mayoría de las provincias donde un departamento se divide en varios municipios. Además, debajo del nivel municipal, en el caso de Mendoza, existe una división por distritos; en ellos no existe ningún órgano ejecutivo ni deliberativo. Asimismo, la mayoría de los municipios que integran el AMM incluyen en su interior espacio urbano, espacio rural, espacio natural sin ningún tipo de ocupación (alta montaña, por ejemplo) y parajes rurales.

Al respecto de los problemas que los límites jurisdiccionales ocasionan en el aglomerado en cuestión, quizás uno de los más difundidos sea los diversos cambios de sentido de circulación de calles y avenidas (Figura 11). Las modificaciones que se realizan en arterias que recorren dos o más municipios de manera unilateral por parte de una administración municipal, provocan complicaciones para el tránsito y la circulación en general.

Es importante también recordar que las administraciones locales son las encargadas de llevar adelante el proceso de zonificación urbana. Por medio de este instrumento urbanístico es posible, desde el punto de vista de la regulación constructiva sobre un territorio previamente definido, dividirlo en zonas, con el fin de potenciar las propiedades intrínsecas de los diferentes fragmentos resultantes (TELLA, 2009). La clasificación más extendida permite dividir el espacio urbano en fragmentos que pertenecen a tres grandes tipos: residencial, comercial e industrial. A estos tres suelen agregarse subtipos, como educativo, espacio público, salud, etc.

En el caso del AMM, al no existir un organismo metropolitano que regule las ordenanzas municipales al respecto, al superponer las respectivas zonificaciones se distinguen algunas incongruencias que derivan en problemas en la vida cotidiana. En este sentido, el ejemplo paradigmático es la Zona Industrial de Godoy Cruz y Maipú (abordada con anterioridad en este trabajo), que se encuentra colindante a barrios residenciales del departamento de Guaymallén. La calle San Francisco del Monte se constituye en una arteria que separa un conglomerado industrial de un área de viviendas de baja densidad.

Miércoles, 17 de septiembre de 2008 Edición impresa

Incoordinación en las obras públicas

La repavimentación de algunas arterias céntricas, especialmente Vicente Zapata, ha generado que los automovilistas que circulan desde el este vuelvan a encontrarse con serios inconvenientes para la circulación. Una situación que vivieron anteriormente con la ampliación del Acceso y la construcción del puente sobre la Costanera. Si se hubieran realizado todas las obras a la vez, muchos de los problemas ya no existirían.

Martes, 24 de junio de 2014 Edición impresa

Acuerdan que Adolfo Calle tenga el mismo sentido que Morón

Lo anunciaron ayer los intendentes de Capital y Guaymallén, pero la medida no tiene fecha de aplicación.



Figura 11 - Problemas de coordinación intermunicipal abordados por la prensa local
Fuente: Diario Los Andes, edición digital.

CONCLUSIONES

En el campo de los estudios urbanos, el concepto de frontera ha sido poco trabajado. Cuando se lo utiliza, con frecuencia, pocas veces está acompañado por una revisión bibliográfica y de un intento de conceptualización. En este sentido, este trabajo exploró algunas potencialidades que ofrece esta noción para el estudio de una ciudad. Se tomó como caso al Área Metropolitana de Mendoza, una ciudad intermedia en de la Argentina, con una población aproximada de un millón de habitantes.

El AMM ofrece un repertorio interesante de fronteras urbanas a ser estudiadas. Este trabajo se concentró en cuatro de ellas: los muros residenciales, las barreras urbanísticas, los bordes urbanos y los límites políticos-administrativos. Son las cuatro expresiones más significativas de la frontera en el

ámbito de esta ciudad, ya que la estructuran como unidad y la fragmentan en su interior, generando un palimpsesto de espacios, superpuestos y en permanente tensión, que inciden en su dinámica a largo plazo, pero también en el día a día, en el cotidiano de sus habitantes.

Estas fronteras se erigen sobre elementos comunes a la mayoría de las ciudades medias de otras partes del mundo. Esto se debe a las generales del proceso de globalización que llevó a la aceleración diferencial de las movibilidades, separando a quienes pueden recorrer grandes distancias en poco tiempo, en conexiones marcadas por las verticalidades (para quienes la autopista es una infraestructura fundamental en su esquema de vida) y entre quienes se desplazan en ámbitos marcados por las horizontalidades (para quienes usan las autopistas eventualmente y se mueven mayormente de manera peatonal). La falta de coordinación entre municipios, con la consecuente discontinuidad funcional de un espacio material continuo, es otro rasgo que asemeja a la mayoría de las ciudades del tercer mundo.

Sin embargo, hay fronteras que son propias del caso estudiado. Así, el AMM tiene como singularidad la construcción de un sistema de regadío que permite el mantenimiento del arbolado urbano, emplazado en un ambiente muy árido; además de contar con un sistema de defensa para resguardar a la ciudad de los aluviones estivales. Esto se plasmó en la construcción de canales y zanjones, que promueven una visión positiva de la planificación mendocina, entre propios y ajenos. El indiscutible éxito de esta coordinación política para la producción de obras, sin embargo, oculta fronteras materiales que se vuelven palpables en varios sentidos: diferenciando barrios de ricos y pobres, separando paisajes edilicios y obstruyendo los desplazamientos a muchas personas.

Asimismo, se puede afirmar que no son las únicas fronteras que pueden reconocerse para este caso en particular. Si se cambiara de escala, por ejemplo a la escala del lote se podrían reconocer otras, como aquellas que define la actividad comercial de pequeña escala y que diferencia entre quienes pueden y no pueden acceder a ciertos consumos. Las medianeras son otras fronteras que separan las viviendas entre sí. A una escala de mayor detalle, inclusive, se podría hablar de microfronteras urbanísticas, conformadas por los desniveles entre aceras y veredas, que se vuelven obstáculos colosales para personas con movilidad reducida por incapacidad física o invalidez.

En fin, este artículo es una invitación a seguir buceando en las posibilidades heurísticas que ofrece el concepto de frontera urbana, como instrumento para comprender la dinámica de fragmentación espacial a la que todas las ciudades del mundo están sometidas.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBA, A. *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Editorial Café de las Ciudades, 2010.
- BLANCO, J. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 2016.
- BORTHAGARAY, A.; NATALE, D. Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: BORTHAGARAY, A. *Viajeros del conurbano bonaerense*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017.
- CALDEIRA, T. P. *City of walls: crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. Los Ángeles: University of California Press, 2000.
- CUBEROS, J.; MARKS, D. Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio. En: *X Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2013.
- CUBEROS, J.; MARKS, D. Victoria, Ciudad de fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos. En: *Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y alrededores*. Unidad de Investigación: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzi (IAA), Facultad Arquitectura y Urbanismo UBA, 2012.
- DALLA TORRE, J.; et. al. Las particularidades de las fronteras urbano-rural en el ordenamiento territorial. *VI Seminario Internacional de Ordenamiento Territorial y V Seminario de la RIDOT*. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2017.
- DEMAJO MESEGUER, L. Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 1, (1), 151-160, 2011.
- ENRÍQUEZ ACOSTA, J. A. Entre el miedo y la distinción. El estado actual del fraccionamiento cerrado en las ciudades fronterizas de Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez. En: *Estudios Fronterizos*, 8, (15), 9-49, 2007a.
- _____. Ciudades de muros. Los fraccionamientos cerrados en la frontera noroeste de México. En: *Scripta Nova*, XI, (230), 2007b. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-230.htm>.
- FULLAONDO, A. Repensando la relación entre la industria y la ciudad (I). En: *Ecosistema Urbano*, Madrid, 2009. <http://ecosistemaurbano.org/urbanismo/repensando-la-relacion-entre-la-industria-y-la-ciudad-i/>
- GUISASOLA, L. *Situación Aluvional de la Ciudad de Mendoza–Propuesta de Medidas de Mitigación y Planificación Territorial desde el Puntode Vista Hidrológico*. Instituto de Hidráulica, Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo, 2011.
- GROSSO, M. V. *La escasez hídrica en tierras secas. Un estudio territorial sobre la apropiación, gestión y uso del agua en la cuenca del río Mendoza, Argentina*. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Mimeo, 2015.
- GUDIÑO, M. E. *Estrategias de integración y transformaciones metropolitanas: Santiago de Chile y Mendoza, Argentina*. EDIUNC: Mendoza, 2005.

- GUTIÉRREZ, A. (2005). Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90. En: *Anais do XIII Congreso Latinoamericano de Transporte público y urbano*. 2005.
- JAJAMOVICH, P. La circulación de políticas urbanas: la Corporación Antiguo Puerto Madero y "Mendoza-Madero". En: *Journal of Latin American Geography*, 15(3), 67-85, 2016.
- JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. En: *EURE*, 28,(85), 2002. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- LÓPEZ LEVI, L. Tijuana: imaginarios globales, fortificaciones locales. En: *Sociológica*, 23, (66), 121-153, 2008.
- MÉNDEZ, D.; MONARDEZ, G.; PERRET, B. *Trabajo final del Seminario de Planificación y Gestión Urbana*. Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Cuyo. 2017
- ROITMAN, S. Barrios cerrados y segregación social urbana. En: *Scripta Nova*, 7(146), 118, 2003.
- SALES, R.; GHILARDI, M.; DALLA TORRE, J. *(Re) pensando la relación dialéctica estructura social/estructura espacial*. Primeras Jornadas Nacionales de Investigación en Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. 2016.
- SEGURA, R. Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. En: *Cuadernos del IDES*, (9), 3-24, 2006.
- TELLA, G. *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*. Nobuko: Buenos Aires, 2009.
- VAPÑARSKY, C. Cuando el caos caracteriza la división oficial del territorio del Estado. A propósito de los municipios argentinos. *Población de Buenos Aires*, 1 (1), 2004.
- VICH, A.; GUDIÑO, M. E. *Amenazas naturales de origen hídrico en el centro-oeste árido de Argentina*: diagnóstico y estrategia para su mitigación y control en el Gran San Juan y Gran Mendoza. San Juan: Editorial Fundación Universidad Nacional de San Juan. 2010.
- VIDAL KOPPMANN, S. Nuevas fronteras intraurbanas: de los barrios cerrados a los pueblos privados. Buenos Aires, Argentina. En: CABRALES BARAJAS, F. (Comp.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-UNESCO, 2002. p. 261-286.

VOLVER A SUMARIO

CENTRO/DOWNTOWN JUÁREZ-EL PASO, DESDE ALGÚN PUNTO DE LA CIUDAD TEXANA



Fuente: Con licencia Creative Commons de wikimedia

EL SUBURBIO FORTIFICADO: SEGURIDAD, AISLAMIENTO Y HOMOGENEIZACIÓN EN UNA COMUNIDAD URBANO-FRONTERIZA

IBAN TRAPAGA

Dedicado a mis estudiantes de Antropología e Historia Urbanas, Karla Krausse, Víctor Martínez, Aldair García, Jhaziel Peralta y Javier Ayón (2016-17).

EL escrito que aquí se presenta está orientado a la descripción de un estudio de caso del nuevo fenómeno urbano de los desarrollos cerrados, también conocidos en otros rincones de Latinoamérica como emprendimientos o mega-emprendimientos (Argentina), fraccionamientos cerrados o cerradas (México, Costa Rica), pero que más allá de la denominación, muy mediatizada por los discursos de la mercadotecnia, se establecen como «áreas residenciales, con acceso restringido, diseñadas habitualmente para privatizar espacios públicos» (Blakely et Synder, 2002,1).

Este estudio de caso está localizado en el oriente de la mancha urbana de Ciudad Juárez, ciudad fronteriza mexicana hermana de El Paso, Texas, que se caracteriza por haber iniciado el modelo industrial maquilador de exportación (IME) en el cual participan los capitales transnacionales usando ventajas en infraestructuras y acceso a los mercados, exención de impuestos locales y el uso casi irrestricto de mano de obra económica y, en general, poco calificada. Urbanísticamente, la Ciudad Juárez contemporánea está configurada por la concepción ultra liberal del *laissez faire* y los intereses del capital transnacional.

Así, exhibe un modelo de ciudad difusa con dificultad de acceso a los servicios públicos de calidad y dependiente del vehículo privado de motor para su movilidad. Su carácter fronterizo le otorga ciertas características, directa e indirectamente. Una de ellas ya fue mencionada, la IME, otra es el contrabando de sustancias ilícitas o de personas indocumentadas con los Estados Unidos de América como destino final. Esa proximidad también ha influido en el modelo de urbanismo, propio de una ciudad del suroeste estadounidense, basado en la pérdida de funcionalidad en sus centros y la expansión territorial casi *ad náuseam*.

En las próximas páginas estableceré varios apartados dedicados a una revisión breve de la literatura latinoamericana al respecto, de las nociones y características desplegadas desde diversas academias, aunque con un sesgo hacia los estudios de la antropología urbana. En consonancia, procedo a la exposición de una etnografía detallada previo planteamiento de los objetivos y el diseño de la muestra y de la estrategia metodológica. En suma, una modesta aportación al conocimiento de la ciudad latinoamericana contemporánea.

CIUDAD NEOLIBERAL, SUBURBIO FORTIFICADO Y NOSTALGIA DE COMUNIDAD

La cuestión urbana actualmente dista dramáticamente de aquella declaración de Lefebvre por el *derecho a la ciudad*. Tras décadas de transformaciones sistémicas, el propio concepto de lo urbano está en crisis. La responsabilidad, según una miríada de autores, recae en las políticas públicas ultra-liberales al respecto. Un rango amplio de formaciones mercantiles tomaron la dirección de la estructuración urbana cuyos productos históricos resultaron en definiciones diversas, aunque aludiendo a un rango similar de características generales: *ciudad difusa*, *ciudad dispersa*, *ciudad suburbial*, *edge city* (ciudad liminal)... Autores varios, desde los noventa, inciden en la caracterización del proceso, según matices o variantes, como *suburbanización*, *desurbanización* o *urbanización*.

Son los casos de Donzelot (2004), Nivón Bolado (2003) o Dematteis (1998) que redundan en la urbanización por afinidades (Donzelot), en la difusión urbana en red (Dematteis), y en la pérdida de compacidad, funcionalidad de los centros y privatización del espacio público urbano (Nivón Bolado). Los dos últimos autores, además, plantean una dialéctica entre la *civitas*, en tanto sentido de socialidad específico de las ciudades, y *urbs*, en tanto conformación morfológica urbana. Para Dematteis (1998), bajo criterios formales e históricos, las ciudades del tipo *latino* expanden desde sus centros compactos la *civitas* sin modificar la morfología rural adyacente; en cambio, la ciudad *anglosajona* se expande hacia su *hinterland* desvaneciendo sus límites, conformando suburbios y transformando

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

la morfología rural sin implicar una socialidad específica con los residentes campiranos.

Por su parte, Nivón Bolado (2003) aporta un inconcluso análisis sobre las características de la *ciudad difusa* más allá de criterios morfológicos de estructura y trama. En apoyo a los objetivos de este escrito, destacaré tres dimensiones críticas expuestas por el autor:

- Transformación de los límites urbanos, desvanecimiento mas no desaparición.
- Privatización, incluso supresión, de los espacios públicos urbanos.
- Conformación de vecindarios homogéneos aunque no necesariamente cohesionados.

Precisamente, alguna de estas dimensiones críticas es instrumentada, desarrollada y discutida por otras autoras, como Lacarrieu (1998), Safa (1998; 2002; 2009) o Girola (2005), para confrontar el fenómeno de la segregación y fragmentación urbana de la era vigente. En especial, Girola parte de una revisión de la literatura científica con respecto al fenómeno de los emprendimientos residenciales cerrados que estalló en la Argentina finisecular. Así, nos encontramos con las comunidades cerradas (*gated communities*) propuestas por Blakely y Synder (2002) para Estados Unidos; las también llamadas por estos últimos autores *comunidades fortificadas*¹, estarían condicionadas por un doble motivo: la expansión de la ciudad suburbial y el incremento en los problemas urbanos históricos, pero con énfasis en la inseguridad pública. Así, la distinción social, cierto estilo de vida desacelerado o bucólico, y la experimentada o percibida violencia urbana traducida en inseguridad para las clases medias (BLAKELY; SYNDER, 2002, p. 145-146) fungen como estímulos para la segregación residencial.

Sin embargo, la segregación residencial urbana es un asunto añejo, sin diferencia por estrato social. Estados Unidos supone el oxímoron de la exclusión social, al reunir un histórico gueto negro y latino junto al inveterado apartheid de sus élites. Girola (2005, p. 3) señala este auto-apartheid como fenómeno iniciado en ciudades anglosajonas desde el siglo XIX.

En suma, la relación entre el fenómeno protagónico de este estudio y la *ciudad difusa* es tanto coyuntural como socio-estructural. La segregación socio-espacial tiene un correlato con el proceso privatizador. Y, sin embargo, están en cuestión tanto la homogeneidad de estas poblaciones *bajo custodia*, auto-excluidas, como su grado interno de cohesión social, afinidad u otros rasgos

¹Girola, cita el término *enclave fortificado* para el caso brasileño citando a Caldeira (1996) y referido al cualquier ente urbano «custodiado y amurallado».

significativos que denoten cierta horizontalidad social como pergeña la propuesta conceptual de Donzelot (2004).

A finales del siglo pasado, varias autoras señalaban la tendencia a la distinción respecto a la identidad urbana integradora de diversas comunidades que, apoyadas en narrativas tradicionalistas, abogaban por una separación no solo de la ciudad continente, sino de la Globalización rampante (LACARRIEU, 1998; SAFA, 1998). Estas eran comunidades pre-existentes o históricamente diferenciadas¹. Sin embargo, las barreras actualmente son tanto literales como figuradas. La aparente necesidad de identidad estaría subsumida en estos procesos de diferenciación localista frente a la mundialización de la identidad (incluyendo la identidad corporativa y de marca) de las ciudades como planteó Sassen décadas atrás (SASSEN, 1999).

Sin embargo, en las nuevas urbanizaciones cerradas encontramos la sombra de la mundialización más que un resguardo reactivo de la misma. Artículos referidos a la realidad latinoamericana como los ya citados arriba pero, especialmente, el publicado por Alvarado y Jiménez (2012) para el caso de San José de Costa Rica señalan al sector empresarial inmobiliario como actor central (y no la inseguridad urbana o la bucólica vida neocomunitaria) de la implementación y desarrollo a altas cotas del fenómeno aquí tratado, introduciendo la perspectiva marxista sobre lo urbano. En este mismo sentido, el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ciudad Juárez (IMIP) expone en un libro colectivo de reciente publicación:

Sería simplista atribuir este patrón de desarrollo urbano a la mera influencia del “sprawl” estadounidense. Ese modelo de dispersión extrema y su deshilachada versión local son más bien una coartada para el ejercicio del negocio más antiguo del mundo: la transformación de tierra rural, natural o directamente desértica, como en la periferia de Juárez, en suelo urbano diez, veinte o treinta veces más caro. Una rentabilidad incentivada, además, por las características del sistema mexicano de subsidio a la demanda de vivienda de interés social, tal como entre otros investigadores ha explicado Alicia Ziccardi. Durante el gobierno de Vicente Fox (2000-2006) se realizó “la restructuración de la política habitacional, que adoptó criterios de rentabilidad financiera (CORTI, 2018, p. 225).

Sirvan estas palabras también como preámbulo del estudio de caso que en las próximas páginas ocupará nuestra atención. Pero antes, subrayemos esta hipótesis: la construcción empresarial de necesidades habitacionales y su correspondiente producto: la urbanización cerrada, la *comunidad fortificada* que

¹ Se refieren a una colonia fundada y desarrollada por extranjeros (Polanco) y a un pueblo originario (Coyoacán), partes administrativa de la Ciudad de México.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

porta atributos discursivos varios, como son la seguridad, la distinción, la protección familiar o un estilo de vida ordenado.

Cabe preguntarse, llegados a este punto, qué papel está jugando el llamado a la comunidad o al ambiente cívico o familiar de los discursos inmobiliarios respecto al producto habitacional en cuestión. Plantearé, antes de seguir con los pormenores metodológicos y empíricos, una breve discusión sobre el término *comunidad* desde ciertas teorías y estudios sociológicos.

Más que un significado unívoco, este término evoca, tiene poder de evocación. De la nostalgia a la utopía, la voz realiza un recorrido a través de las conciencias individuales y colectivas propagadas por la imaginación. Una imaginación alimentada —como sostiene Bauman— por el desencanto y la evasión de una realidad demasiado inhumana, llámese sociedad, modernidad o capitalismo.

Esta comunidad «cálida» solo despierta buenas sensaciones (BAUMAN, 2003, p. 7). No es pues, un concepto estrictamente científico. Por el contrario, posee una historia derivada de la nostalgia y de la esperanza. Es por ende, el sentido mítico-político de la «comunidad» que

(...) representa el tipo de mundo al que, por desgracia, no podemos acceder, pero que deseamos con todas nuestras fuerzas habitar y del que esperamos volver a tomar posesión. (...) lo notable de la comunidad es que es algo que “siempre ha sido”. Podríamos añadir: “o siempre existirá en el futuro”. El de “comunidad” es hoy otro nombre para referirse al paraíso perdido al que deseamos con todas nuestras fuerzas volver(...) (BAUMAN, 2003, p. 9).

En la contraparte, la comunidad *realmente existente*, o lo que resiste de ella después de siglos de «sociedad», se transfigura como una fórmula que pocos querrían integrar en sus vidas: restrictiva, irreflexiva y que «exige lealtad incondicional y trata todo lo que no esté a la altura de tal lealtad como un acto de traición imperdonable» (BAUMAN, 2003, p.10). A cambio de seguridad de todo tipo regula el grado de libertades de sus miembros y, derivada de la presión externa, se exhibe ante incertidumbres progresivas.

Zárate nos trae la empírea casuística de lo arriba expuesto. El «hacer comunidad» supone uno de los ejes estratégicos de organizaciones étnico-campesinas michoacanas, en tanto el discurso ideológico y moral comunitarista es una fuerza política (ZÁRATE, 1998). Así encontramos tres «casos de comunidad» estudiados pertenecientes a la organización UCEZ. Dos de ellos son caracterizados como «auténticos» y un tercero supone a juicio de la autora una comunidad «recreada» o «comunidad de hecho», término puesto en voz de uno de los dirigentes.

Ninguna de las tres está exenta de conflictividad interna y su consenso unificador siempre frágil. En similares términos se expresa un trabajo dedicado a

EL SUBURBIO FORTIFICADO: SEGURIDAD, AISLAMIENTO Y HOMOGENEIZACIÓN EN UNA...

la «comunidad mexicana en Estados Unidos». Las autoridades mexicanas, una vez erigido el instituto de estado correspondiente (Instituto de Mexicanos en el Exterior) recrean nominalmente el idealismo *cálido* de la comunidad para así objetivar estos sujetos, cuando realmente y aprovechando esa cortina ideológica de «sentidos casi siempre positivos» *sobregobiernan* a estas poblaciones sin considerarlas plenamente con derechos cívicos (IRAZUZTA, 2010, p. 252-280).

En suma, quise enfatizar la construcción y manipulación de un sentido de comunidad con fines políticos o económicos. El poder evocador, nostálgico, del importante término apunta a un sentimiento social generalizado de pérdida. Pero, como bien señala Bauman, de una pérdida inexistente ya que es difícil afirmar que se haya vivido alguna vez tal y como se evoca o se reconstruye en los discursos publicitarios del producto inmobiliario de la cerrada habitacional.

EL TRABAJO DE CAMPO URBANO: CERRADA DE MÓNACO, CIUDAD JUÁREZ

Ciudad Juárez, como señalaba una cita precedente del IMIP, representa el paroxismo de la ciudad dispersa al punto de crecer en superficie nueve veces más que en población (IMIP, 2010). Acorde a este modelo se presentan otras características, estas compartidas con el modelo general de urbanización en México desde el inicio de siglo. La política nacional de vivienda está desde esa fecha en manos de la iniciativa privada representada por una docena de desarrolladores urbanos que cubren el ámbito nacional o, simplemente, regional. Sin temor a equivocarme, todas las nuevas construcciones residenciales en Ciudad Juárez desde 2006 han sido operadas por estas súper-empresas, dependientes a su vez del capital financiero transnacional como se vio con la quiebra de varias de ellas entre 2011 y 2014.

Siguiendo la oferta local de vivienda residencial en Ciudad Juárez durante el 2017, en los tres rangos habituales de bajo, medio y alto coste, pude contabilizar quince desarrollos en venta de los cuales cuatro correspondían a vivienda de interés social de bajo coste, dos a vivienda de interés social de medio coste, y el resto a vivienda de alto coste. Hay que considerar que, derivado de la crisis económica, de seguridad y de empleo iniciada en 2009, existe un amplio mercado de vivienda recuperada controlado por las mismas desarrolladoras inmobiliarias. Esta vivienda recuperada en todos los casos se corresponde con la oferta de bajo coste y se trata de viviendas que fueron:

- Abandonadas por sus ocupantes debido a factores de desempleo o de violencia urbana.
- Requisadas por la agencia estatal de crédito a la vivienda derivado del impago de más de tres mensualidades del crédito hipotecario subsidiado.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

- Dejadas en stock por falta de compradores.

- Invasadas por personas ajenas al propietario original y que también entraban en alguna de las categorías anteriores.

Como podemos apreciar, actualmente se da en Ciudad Juárez un exceso de oferta de residenciales de alto coste orientado a clases medias-altas o altas, mientras que el mercado de la vivienda de interés social se encuentra detenido o en decremento acelerado. Las causas estarían imbricadas, reforzando los efectos, ya que por una parte hay un stock ascendente de residenciales y, por otra parte, un acelerado decremento del ingreso de la fuerza de trabajo asalariado industrial, principal sector de la población económicamente activa de esta ciudad fronteriza.

Por otra parte, este mínimo recenso del estado de las cosas inmobiliario en Ciudad Juárez debe completarse con la dimensión política generada por la interacción colegiada de organizaciones criminales y segmentos institucionales del Estado y que conformaron la conocida como «Batalla por Juárez», de 2007 al 2011 con un máximo de 3045 homicidios para el 2010, y que aún no se ha resuelto dadas las cifras sobre homicidio doloso para los primeros ocho meses del 2018 (177 en junio; 179 en julio y 87 hasta el 14 de Agosto) siguiendo los reportes de prensa (Diario de Juárez, 15 de Agosto de 2018; SALAZAR, 2014; PAYÁN, 2011; MONÁRREZ; CERVERA; FUENTES; RUBIO, 2010).

Ante este contexto, planteé un estudio cualitativo centrado en conocer el concepto de seguridad y comunidad que manejan los residentes en los suburbios fortaleza de Ciudad Juárez, así como las aspiraciones o expectativas con respecto a su decisión de compra y habitación en este modelo de asentamiento urbano.

Considerando la segmentación de estos nuevos suburbios por nivel de ingreso/capacidad de compra, aquellos de interés social carecían de mantenimiento y de elementos de seguridad privada (aunque cuentan también con un diseño urbanístico cerrado que, ocasionalmente, es completado por barreras improvisadas como bidones rellenos de cemento armado); en segunda instancia, la llamada residencial media resultaba con más casos de cerradas que mantenían contratos con empresas de seguridad privada que consolidaban los aspectos defensivos inherentes al diseño pero también a la narrativa publicitaria de las empresas desarrolladoras de vivienda residencial; por último, aquellos asentamientos cuya propiedad correspondía con los sectores de alto poder adquisitivo cumplían en todos los caracteres que definen autores citados arriba con respecto a la fortificación residencial.

Sin embargo, en estos recorridos exploratorios por secciones urbanas del oriente y suroriente juarense, también consideré el criterio de accesibilidad para

determinar la muestra que permitiera el inicio de una metodología de estudio de caso.

En segunda instancia, consideré la necesidad de aplicar algún criterio de homogeneidad en aras de explorar la cuestión la distinción social, de la comunidad como aspiración, junto a la cuestión planteada por Nivón Bolado (2003) de la cohesión social. Con base a ambos criterios, finalmente contacté con un profesor universitario residente en la cerrada Mónaco¹ que junto a las cerradas Montecarlo y Las Vegas conforman el conjunto Ruletenburgo.

Cada una de ellas reúne 121 casas familiares dúplex en un diseño ovalado que cuenta con parques y una caseta de vigilancia con rejas en el único acceso entre los muros de 220 cm de altura que circundan el perímetro de la propiedad. Adicionalmente, una cerca de un metro y de alambre electrificado sobrepuesta al muro completa este primer perímetro defensivo.

La composición socio-estructural de los propietarios de la cerrada Mónaco, así como sus pares en Ruletenburgo, guarda cierta homogeneidad debido a su carácter “residencial medio de interés social”. Esta categorización por parte de los desarrolladores constructores está orientada a permitir a trabajadores asalariados que cuentan con créditos hipotecarios otorgados por instituciones gubernamentales (Instituto Nacional de la Vivienda para el Trabajador – Infonavit—y el Fondo de Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de Trabajadores del Estado, Fovissste) la compra en este conjunto residencial.

Debido a ello, Mónaco acoge a trabajadores asalariados de un escalafón medio o alto entre sus vecinos: administrativos, guardias de seguridad, jefes de almacén, cuadros técnicos de industria y de servicios del Estado, funcionarios de rango bajo y medio incluyendo las diversas dependencias gubernamentales de seguridad pública, educación, salud, contabilidad, así como un pequeño segmento de profesionistas asalariados (odontólogos, veterinarios, enfermeros, abogados...).

En suma, una única clase social en términos weberianos, donde junto a unos ingresos similares, un estatus social que orienta un estilo de vida compartido y la pertenencia a un estamento político (burocracia) por parte de uno de los principales segmentos de residentes, numéricamente hablando. En la misma línea, de ciento cinco viviendas habitadas actualmente, ciento dos son ocupadas y usufructuadas por los propietarios, restando tres que están en régimen de alquiler. Otras dieciséis se encuentran en desuso por parte de sus propietarios,

¹ Tanto este como otros nombres son ficticios para protección de la intimidad de las personas residentes en esta urbanización cerrada, y por acordarlo así con el profesor que resultó ser mi principal colaborador de la investigación.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

aunque algunos de ellos participan en las reuniones vecinales y pagan las cuotas de seguridad, como veremos más adelante.

La selección de la muestra se justifica por su alta homogeneidad estrato-social, por cumplir las características típicas de una comunidad fortificada y por su accesibilidad, misma que se dificultaba con las residenciales de estratos altos. A partir de esta unidad de análisis dediqué seis meses a la instrumentación de una investigación cualitativa de corte etnográfico con predominio de la observación y participación sobre las técnicas de conversación. Para este último caso, realicé una docena de entrevistas informales junto a la participación en las reuniones del comité de vecinos, tras las cuales conversaba con miembros del comité así como con otros vecinos. Otra técnica muy importante fue la entrevista a través de una mensajería electrónica. Buena parte del funcionamiento de la cerrada se dirimía precisamente dentro de este grupo, también cerrado, de WhatsApp.

Tomé un rol de residente al tomar prestada una habitación en la casa de mi colaborador, la mayor parte del tiempo ausente al radicar en la casa comprada por su esposa en otra cerrada del suroriente ciudadano. Mis rutinas estaban caracterizadas por las propias de un empleado con entradas y salidas determinadas por mis horarios laborales. Por ello, la integración en la comunidad local fue casi total.

Los primeros recorridos exploratorios se dieron en los últimos compases invernales cuando las temperaturas oscilaban entre -9° C y 7° C. Los cuervos, provenientes del entorno campirano, eran dueños de los dos parques, la cancha de básquet y los tambos de basura, prácticamente en desuso el espacio público enclaustrado. Me planteé si, precisamente, el medio hostil con una gradación anual de -10° C a 45° C tendría relación con esta cultura de la seguridad y el resguardo intramuros. Un recorrido completo intramuros de Mónaco no demora ni cinco minutos y permite, a simple vista, corroborar la homogeneidad de diseños y paisajes. Dicha homogeneidad, aunque basada en modelos de la Ciudad Jardín británica, promueve también al símil de un igualitarismo industrial soviético.

Solo algunas viviendas destacaban por contar con mayor extensión del jardín delantero y el patio trasero, mientras que otras despuntaban por una menor superficie construida. Para aquel entonces, se cumplía un año del inicio de ocupación y residencia por los primeros compradores, mayormente familias nucleares, en menor medida parejas jóvenes sin prole. Por ello, la sensación invernal de despoblado planeaba sobre Mónaco. Varias de las casas mostraban los materiales de construcción esparcidos al interior de predio que evidenciaban reformas en curso que seis meses más tarde aún no se concluían.

Cabe señalar, que la mayoría de estas reformas a la fachada o al jardín frontal están orientadas al cierre del mismo, para generar un micro-espacio amurallado habitualmente destinado a la flota automotriz familiar. Este es otro aspecto definitorio y muy vinculado con el modelo urbano difuso e hiper-expandido: la centralidad del vehículo privado en detrimento del transporte colectivo.

Otro aspecto de la privatización urbana nada desechable si se considera que solo dos casos de entre los residentes son motocicletas, una treintena más cuenta con un solo vehículo privado, mientras que otra cuarentena es propietaria de dos vehículos y hasta tres vehículos de motor privados (poco más de veinte). El resultado es que en algunas manzanas los automóviles estacionados invaden las aceras e incluso las vialidades en algunos de los rincones formados por el circuito oval ya que exceden la superficie de las propiedades (unos ciento treinta metros cuadrados, en total, de los cuales 45 aproximadamente corresponden a la planta construida y otros noventa se reparten entre jardín frontal y patio trasero).

De hecho, el uso peatonal del circuito intramuros está prácticamente reducido al recorrido que realizan menores de edad hacia el parque principal y su cancha deportiva anexa. Los residentes adultos prácticamente no tocan suelo público ya que embarcan y desembarcan sus automotores al interior de su predio para luego resguardarse al interior de la cochera o de la vivienda. En esta misma línea, las quejas y conflictos vecinales, bastante intensos y constantes como se manifiesta en el grupo de mensajería electrónica y en las reuniones bimestrales, obvian este uso y abuso espacial por parte del automóvil. Más bien al contrario, una parte de los conflictos internos se dan por el maltrato o la obstrucción a la libre circulación de las unidades de motor.

Los recorridos exploratorios intramuros se complementaron con exploraciones extramuros, enfocándome en la imagen de la cerrada desde la perspectiva de los rurales vecinos, pre-existentes a la misma. La barda perimetral está construida, al igual que las edificaciones interiores, con materiales económicos aunque duraderos. En México se le denomina block a un prisma de cemento, arena y agregados cuyo aspecto externo es rugoso y gris. La barda estructura estos blocks sobre dos líneas paralelas de concreto armado o varilla metálica.

Aproximadamente un tercio del perímetro es contiguo a la cerrada Montecarlo, mientras que la mitad aproximadamente colinda con los terrenos ejidales de los campesinos autóctonos. Estos viven a escasos treinta metros de la divisoria electrificada en viviendas autoconstruidas bajo los parámetros del rancho norteño, una suerte de granja regional. Allí se observan grandes arboledas y animales de carga y cría como son caballos pura sangre, burros,

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

chivos, gallinas y perros pastores. Es habitual que los fines de semana, jóvenes ejidatarios se reúnan para practicar artes de charrería: cabalgada, enlazadas, trote y tiro con fusiles de pequeño calibre. Algunos, incluso, se pueden observar ataviados con los aperos tradicionales.

La primera impresión anotada en la libreta de campo fue precisamente la sensación de intrusión surrealista de la cerrada Mónaco y sus muros electrificados dentro de ese paraje tradicional y semidesértico. Esta impresión, trasciende la percepción ingenua de un visitante y alcanza cotas de conflicto velado y, en momentos climáticos, manifiesto cuya descripción es necesaria para el correcto análisis del fenómeno abordado.

Varias voces de la cerrada coinciden en el señalamiento contra sus vecinos campiranos. Rotura de vidrios, disparos, amenazas... principalmente por parte de los más jóvenes de la comunidad rural. En cierto momento de mi estancia al inicio de la primavera, fui testigo de otra agresión velada. Al retirar basura, rastrojo y llantas abandonadas de caucho, los ejidatarios recostaron en mogote sobre la barda perimetral prendiendo con gasolina la pira. Durante horas una nube oscura y maloliente estuvo sobre las viviendas aledañas de la cerrada. También es frecuente el lanzamiento de lodo o estiércol sobre los patios y fachadas traseras colindantes a la dichosa barda. En contraparte, varios vecinos en episodios separados *les echaron a la patrulla* o presentaron denuncias ante el municipio. Incluso se comenta, en la cerrada, el caso de un residente que periódicamente arroja hacia las granjas bolsas de excrementos.

Sin embargo, la reacción más generalizada fue la instalación de nuevas rejas o láminas metálicas en ventanas y puertas traseras. Y en el último mes del trabajo de campo se decidió desde el comité vecinal la instalación de una segunda cerca sobre la barda que colinda con las granjas, esta vez de alambre de púas para sinergizar con la eléctrica ya existente. Esto es, reforzar la fortificación y dar la espalda al «bucólico» mundo rural circundante.

Esto sugiere que la cerrada Mónaco sí valora el tema de la seguridad. Antes de seguir con las situaciones y significaciones que una parte de los residentes dan a este tan manido concepto es necesario aportar una descripción general sobre seguridad pública y uso del suelo en nuestro estudio de caso. Primero, el circuito interior oval y los servicios compartidos, como la cancha de básquet, son efectivamente espacio público bajo regulación y mantenimiento del gobierno municipal de turno.

La empresa constructora, a su vez y en convenio con el gobierno municipal, dotó del equipo reglamentado al interior de las tres cerradas, así como a las vialidades de entronque con la red carretera local. El gobierno municipal, en contrapartida, obliga a los residentes de cada una de las cerradas a instaurar un

comité de vecinos que se ajuste a la normatividad local. Este comité rinde cuentas a cada una de las dependencias de gobierno y es una réplica a escala de una institución política del Estado al nombrar representantes de seguridad, de presidencia, de representación social, de deportes, de salud comunitaria, salud femenina, ecología, desarrollo comunitario y de tesorería.

Necesariamente, debe existir un presidente, un portavoz o vocal social, y un tesorero para que el gobierno municipal le reconozca y autorice, entre otras, la instalación de controles físicos de acceso al interior del vecindario. Eventualmente, concede becas y ayudas sociales en forma de alimentos y artículos de limpieza a cada una de las cerradas. Lo importante, para lo que aquí y ahora me ocupa, es considerar el estatus de espacio público cuya gestión (cercado y control de acceso) es «cedido» al comité de vecinos en representación de todos los residentes propietarios. En suma, estamos ante un privatización concesionada temporalmente del espacio y funciones públicas.

¿Qué ocurre con las funciones concesionadas de seguridad pública en la cerrada Mónaco? Este es el tópico central, tanto para las comunicaciones entre propietarios, como con las acciones e inversiones dirigidas y gestionadas por la terna directiva del comité. También se erige como el motivo central para los conflictos y agresiones al interior de esta comunidad «realmente existente».

La seguridad intramuros se basa en la contratación de los servicios de algún corporativo de seguridad privada, de la amplia oferta existente en Ciudad Juárez, donde se ocupan igualmente de la vigilancia y acceso a parques industriales y salones sociales. En el caso de la cerrada Mónaco, desde la primera contratación se cuenta con un servicio de acceso controlado las veinticuatro horas del día, de lunes a domingo. Aunque al primer corporativo contratado fue cancelado su contrato a los tres meses de iniciar. En una reunión vecinal donde participé como asistente y escucha se acordó el cambio de servicios de vigilancia por una opción ligeramente más económica y que ofrecía, adicionalmente, la instalación de videocámaras de circuito cerrado que graban todo aquello que ingresa o egresa por la caseta y rejas de la entrada.

De igual manera, por \$270 MXN (\$15 USD) al mes y por propietario la corporación referida efectúa rondines a pie o en moto a lo largo del circuito oval, activa la alarma sísmica¹, da mantenimiento y gestiona la cerca electrificada. En caso de personal ajeno a la cerrada (servicio postal y profesionistas), el guardia armado registra sus datos y retiene su identificación oficial de todos los invitados. En los últimos tiempos de mi estancia, fueron instaladas nuevas rejas automatizadas y que requieren el uso de una tarjeta electrónica y un código

¹ En la región norte de México es inofensiva e imperceptible la actividad sísmica. Sin embargo, esta alarma fue elegida por su volumen e intensidad y se activa en caso de emergencia por asalto o similares.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

variable para el ingreso. El guardia destacamentado también es responsable, junto a la presidenta del comité, de comunicarse con Seguridad Pública municipal en caso de producirse un delito o estar uno en proceso.

Este asunto de la seguridad contratada provoca tres tipos de conflictos intracomunitarios:

- El paso automatizado solo se ofrece aquel residente que haya pagado la cuota mensual. En caso contrario, debe acceder por la reja peatonal y, con sus propias manos accionar la apertura y cierre automatizados. Asimismo, debe encargarse de facilitar la entrada personalmente a sus visitas. Durante un periodo determinado, se evidenciaba en una lista de morosos a quien caía en impagos, lo cual derivó en una cadena de agresiones verbales que, en sendos momentos álgidos derivaron en la disolución del comité y en el cese de la tesorera. Tiempo más tarde, el grupo cerrado de la mensajería social también fue temporalmente cancelado y luego reabierto bajo restricción de participación (solo la terna directiva del comité puede publicar o mensajear) por «reiteradas faltas de respeto entre vecinos y contra las miembros del comité».

- Residente con pago vigente (se le conoce en la jera interna como «activo») maneja una serie de códigos o santo y seña de acceso para visitas personales; en caso de no proporcionar el código se prohíbe el acceso al foráneo. En este caso, los conflictos se suceden por la denegación de acceso a visitas, generándose un ambiente, por otra parte, de temor que incide en un incremento en el control de acceso, tal como muestra este mensaje publicado a las 11.15 pm por la presidenta en la red social referida:

Hace un par de horas se acercó una “visita” pidiendo acceso a una dirección, cabe mencionar que la dirección es de vecino activo, pero debido a órdenes que hemos proporcionado no se les dio acceso. (...) Esto sucedió con tres viviendas localizadas en la misma calle y casi misma posición de casa. Dos de ellas ya me confirmaron que desconocen el suceso y que el código lo proporcionan solo a sus parientes y amigos de confianza (Grupo cerrado Cerrada Mónaco Informa, 30 de Julio de 2018).

- Los constantes hurtos y daños a la propiedad privada que se manifiestan cotidianamente, a pesar de las inversiones y llamados por la seguridad, suponen el tercer rango de conflictividad y frustración intracomunitaria.

Una última anécdota en torno al acceso y este desmesurado interés por la seguridad se produjo el 21 de Julio, a las 9:52 pm:

Vecinos! entraron doce unidades. Por favor no salgan de sus casas. Caseta no sabe dar el motivo (...) Con respecto a el día que ingresaron las 12 unidades de la Policía al fraccionamiento !!!!! No sería pertinente tener otra forma de avisar de una situación !!!!!!! En el fraccionamiento

EL SUBURBIO FORTIFICADO: SEGURIDAD, AISLAMIENTO Y HOMOGENEIZACIÓN EN UNA...

!!!! Como soñar (sic) la alarma o algo que nos de a entender que se está presentando una situación en la que debemos estar alertas !!! No dejaron acercarse a la caseta vecino. Entraron con torretas apagadas. Resguardo una camioneta al guardia.

En conversaciones informales con varios residentes, en diversos encuentros, pude conocer la razón oficiosa: una veintena de policías armados con fusiles realizaron un operativo contra una cédula del crimen organizado que, supuestamente, ocupaba una de las casas como inquilina. Uno de los vecinos consultados, incidía «*Era donde al principio hacían puro fiestón*», vinculando esta práctica con la delincuencia que, sin saberlo, formaba parte de nuestra «cálida comunidad» cerrada. Por otra parte, mujeres en particular, mostraban su preocupación ya que había una docena de infantes jugando en el parque y cancha principal. La preocupación por la seguridad es constante e intensa en Cerrada Mónaco.

Precisamente, quiero cerrar esta descripción detallada con una revisión del sentido de comunidad, tanto el discursivo de construcción de comunidad (la comunidad cálida) inserto en la estrategia de venta de la constructora, como el sentido que realmente se construye en la convivencia y entre sucesivas «anécdotas» muy significativas al respecto.

El principal mensaje emitido por la constructora en el proceso de venta rezaba:

Por el bienestar de todos los residentes, a través de un estilo de vida diferente. Fraccionamiento cerrado con acceso controlado. Barda perimetral. Cerca eléctrica. ¿Qué esperas? Tu hogar está a tan solo un paso...el hogar que tú y tu familia merecen.

Es obvio el énfasis en la seguridad y cierta alusión al estilo de vida, la distinción social. Sin embargo, más allá de estos dos ítems no existe alusión a la comunidad, sino más bien hace un refuerzo a la familia propia como eje de la vida social y del sentido de pertenencia a la cerrada que equipara con la cálida noción del hogar.

Por otra parte, la «comunidad realmente existente» está muy influenciada por la inseguridad, y establece sucesivas líneas de contención con respecto al mundo externo e interno de la cerrada. Los conflictos denotan una articulación social basada, coincidente con el mensaje publicitario, en la familia propia. Ya revisamos arriba una preferencia por la sociabilidad con las visitas propias y a su vez, una vida cotidiana de intramuros domésticos en detrimento de una vida cotidiana producida en y productora del espacio público amurallado. En última instancia, cerrada Mónaco resulta el oxímoron de la homogeneidad sin la cohesión social.

PRIMERAS CONCLUSIONES

Este estudio de caso nos permitió reconocer ciertas características que la literatura científica precedente ha vinculado con los modelos neoliberales de construcción de ciudad. La cesión por parte de instituciones públicas de la planificación y gestión residencial urbana a la iniciativa urbana está nítidamente perfilada en nuestro caso, desde el rol de la desarrolladora constructora hasta la descentralización de la seguridad pública encargada a actores privados y a los propios residentes. De igual manera, Cerrada Mónaco cumple a cabalidad con la privatización del espacio público bajo un modelo *ad hoc* legalizado y legitimado por parte del propio gobierno municipal. La dispersión urbana más que establecer una retícula difusa o periurbanización, está construida sobre una mirada de asentamientos cerrados y doblemente aislados: al interior entre los propios vecinos donde prima el conflicto y el resguardo intramuros del hogar y el grupo de parentesco, y al exterior con respecto de los antiguos habitantes de las zonas rurales en proceso de urbanización salvaje o de las clases bajas de los desarrollos de interés social.

Sin embargo, la etnografía desarrollada durante seis meses y su producto aquí expuesto nos indican también discontinuidades respecto a los resultados de otros estudios precedentes. Así, el factor de la vida retirada y bucólica junto a la naturaleza es rechazada por los actores de nuestro caso. Muy al contrario, pujan por reforzar la exclusión de ese mundo rural, convirtiéndolo en un objeto de las prácticas de seguridad residencial. La vida cotidiana, más allá de los muros de las cocinas y recámaras, transcurre volteada sobre el modelo arquitectónico homogéneo y homogeneizador.

Salvo este aspecto, sí se replican otras características de las comunidades fortificadas estadounidenses como la obsesión por la seguridad, percibida realmente como una pérdida cotidiana y donde la organización en cerradas fungiera efectivamente como una estrategia de supervivencia. Y, en segundo término, la ya referida debilidad de una cohesión social a pesar de compartir, aparentemente, el anhelo por un mismo estilo de vida que actúe como distinción social. Más bien, el mismo eje de la seguridad opera en sí como una práctica, casi ceremonial, de organización, sentido y distinción del grupo de residentes en tanto requiere de una inversión constante de capitales y tiempos de convivencia.

Las reiteradas fallas del esfuerzo securitario, plasmadas en los hurtos y daños al interior, así como en el ingreso intempestivo del operativo policial anti-narco no evidencia ante la lógica y el imaginario de los residentes un fracaso sino alicientes en el constante perfeccionamiento de los sistemas y dispositivos de

seguridad, plasmados en las conversaciones sobre las «visitas desconocidas» o la instalación de una cerca alambrada adicional a la ya existente.

Por último, asoma un modelo comunitario «realmente existente» donde la otredad puede colectividad más allá de la exhibición y manejo de símbolos comunes como las mismas viviendas clónicas o el vehículo de motor particular.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO, A.; JIMÉNEZ, G. Urbanizaciones cerradas en Costa Rica. Un nuevo objeto de estudio. *Revista de Ciencias Sociales*, 137, 13-23, 2012.

BAUMAN, Z. *Comunidad*. En busca de seguridad en un mundo hostil. Madrid. Siglo XXI, 2003.

BLAKELY, E. J.; SYNGEL, M. G. Comunidades fortificadas: amurallamiento y enrejamiento de los suburbios estadounidenses. *Revista Eure* 28, 84. 2002. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400009>. 2002.

CONTI, M. *Juarenses*. En La ciudad posible. Cambios y transformaciones en el siglo XXI. Quindío, Colombia: Universidad de Quindío, 2018. p. 220-239.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En: Monclús, F. J. (ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània. p. 17-34. 1998.

DONZELOT, J. (2004). La ville á trois vitesses: relegation, périurbanisation, gentrification. *Esprit*, Mars-Avril, 14-43, 2004.

GIROLA, M.F. Tendencias Globales, Procesos Locales: Una aproximación al fenómeno de los conjuntos residenciales con seguridad de la región metropolitana de Buenos Aires. *AIBR*, 43, 1-25, 2005.

IRAZUZTA, I. Comunidades y gobiernos: la nación y el dominio de los afectos. En: *La comunidad como pretexto*. En torno al resurgimiento de las solidaridades comunitarias. Barcelona: Anthropos, 2010, p. 252-280.

LACARRIEU, M. El dilema de lo local y la producción social de la feudalización. *Alteridades*, 15, 7-23, 1998.

MONÁRREZ, J.; CERVERA, L. E.; FUENTES, C.M.; RUBIO, R. *Violencia contra las mujeres e inseguridad ciudadana en Ciudad Juárez*. Tijuana, México: Colef/Miguel Porrúa, 2010.

NIVÓN BOLÁN, E. Las contradicciones de la ciudad difusa. *Alteridades* 13(26), 15-33, 2003.

PAYÁN, T. *Ciudad Juárez, la tormenta perfecta*. 2011. Acceso en 29 Agosto 2018, de Casede <https://www.casede.org/PublicacionesCasede/MigracionySeguridad/cap7.pdf>

RAMÍREZ, J. M.; SAFA, P. Tendencias y retos recientes en tres metrópolis mexicanas: Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. *Cuadernos de Antropología Social*, 30, 77-92, 2009.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

SAFA, P. Memoria y tradición. Dos recursos para la construcción de las identidades locales. *Alteridades*, 15, 91-102, 1998.

____. Construir mundos, levantar muros y preservar patrimonios: condominios y fraccionamientos cerrados en la Ciudad de México. En: *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara, 2002. p. 144-175.

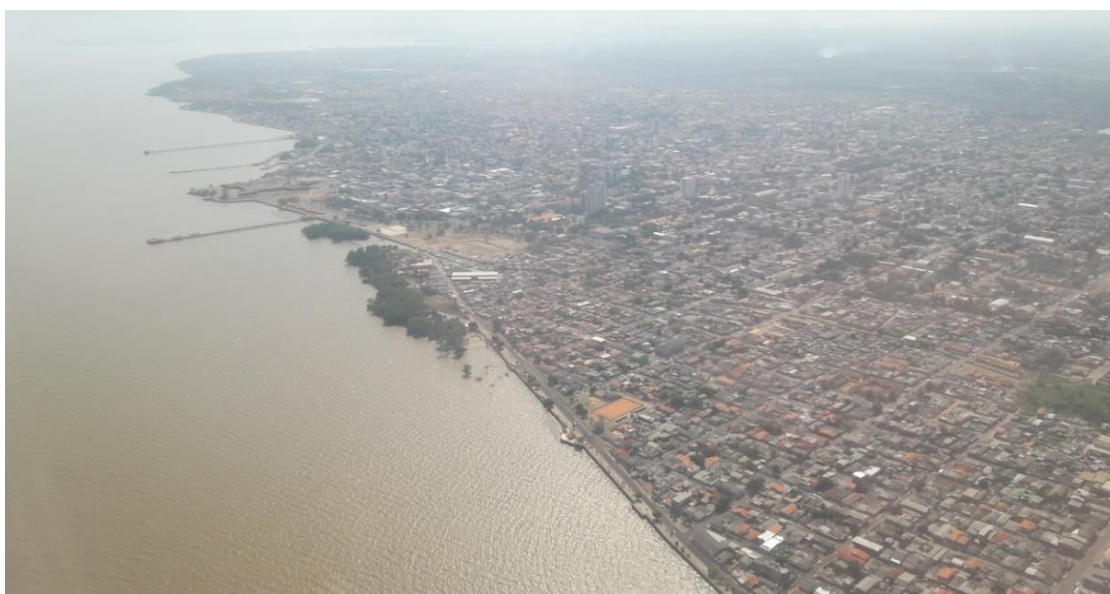
SALAZAR, S. *Violencia sistémica, subjetividad del riesgo, y socialidad de resguardo en la sociedad fronteriza de Ciudad Juárez, México*. *Frontera Norte*, 26-51, 137-156, 2014.

SASSEN, S. *La ciudad global*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1999.

ZARATE, M. *En busca de la comunidad: identidades recreadas y organización campesina en Michoacán*. Morelia: Colegio de Michoacán, 1998.

[VOLVER A SUMARIO](#)

VISÃO AÉREA DE MACAPÁ



Autor: José Alberto Tostes

A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE: ENSAIOS TERRITORIAIS

JADSON LUÍS REBELO PORTO

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

CHARLES DE OLIVEIRA DA SILVA

LORENA DA CRUZ MORAES

Este artigo visa refletir sobre a construção da Região Metropolitana Amapaense (RMA), Estado do Amapá (Brasil) sob dois entendimentos, *espacialidade* e *institucionalidade*. Criada em 2003, foi originalmente formada pelos municípios de Macapá e Santana. 13 anos depois foi inserido o município de Mazagão, notadamente estimulada pela conclusão de obras rodoviárias, destacando a ponte sobre o rio Matapi, a última obra de engenharia concluída para garantir maior conectividade, fluxo e fluidez entre esses espaços. A RMA (Figura 1) ocupa uma área de 22.339,46 km², que corresponde 14,94% do território amapaense. Em 2017, sua população foi estimada em 595.288 habitantes, ou seja, 74,62% de seus habitantes habitam nesta região. Com uma densidade demográfica de 22,65 hab./km². Evidencia duas leituras para sua análise: enquanto *espacialidade* e enquanto *institucionalidade*.

A manifestação espacial da intenção de sua criação tem corroborado para a desconstrução das configurações da condição urbana para novas construções de uma configuração urbano-metropolitana, articulada com intenções políticas; mas ainda não é construída com políticas territoriais.

Este texto é composto por quatro tópicos. O primeiro discute alguns aspectos da origem e evolução da região metropolitana no Brasil; o segundo discute brevemente a condição urbana amapaense; o terceiro visa perceber alguns comportamentos dos ensaios da condição urbano-metropolitana amapaense; o quarto apresenta alguns desafios do planejamento integrado para a condição urbano-metropolitana amapaense.

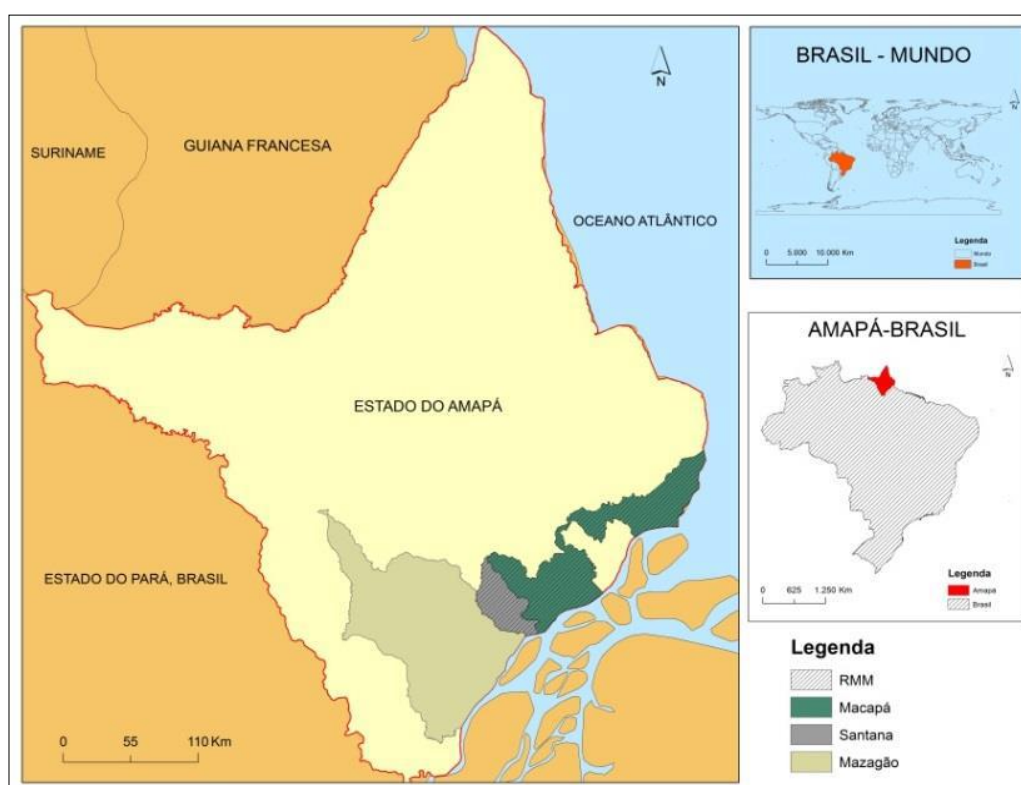


Figura 1. – Localização da Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagã
Fonte: Silva, Tostes; Ferreira (2016).

REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL: ORIGEM E EVOLUÇÃO

Segundo Firkowski (2013, p. 33) expõe a diferença entre *área* e a *região* metropolitana. Enquanto a primeira é definida como a área efetivamente metropolitana; a segunda é a área que poderia se tornar metropolitana em médio prazo. Para a autora (*op. cit.*, p. 28), a metropolização pode ser compreendida como o processo de concentração e urbanização massivas. Este processo “*reforçam as funções econômicas superiores em matéria de decisão, de direção e de gestão dos sistemas econômicos e de sua concentração em alguns centros urbanos maiores* (LEROY, 2000 *apud* FIRKOWSKI, 2013, p. 28)”. Ou seja, o objeto final deste processo, a metrópole, é resultado de um processo complexo que perpassa

por contextos históricos, geográficos, políticos, econômicos e culturais continuamente recompostos e dinâmicos que extrapolam a sua forma e reforçam o seu conteúdo espacial.

O que é fundamental ressaltar nesta discussão é a associação do termo *metrópole* à importância funcional de uma cidade. Ir para além da análise da sua forma; evidenciar que *à metrópole estão associados elementos definidores, como seu peso na economia, sua concentração de atividades superiores e conexão a uma rede urbana cada vez mais mundial* (FIRKOWSKI, 2013, p. 27).

Santos (2004, p. 282) expõe que "*As metrópoles são um fruto da modernização recente dos países subdesenvolvidos por influência da industrialização mundial e/ou nacional*". Em seguida, o autor (*op. cit.*, p. 285) propõe a seguinte classificação de metrópole: *completa e incompleta*. Enquanto a primeira representam os polos econômicos dos países subdesenvolvidos; a segunda é consequência: do atraso da industrialização, no plano nacional ou internacional e; das formas que a industrialização assume. Para o caso amapaense, adota-se a segunda classificação por entender este espaço, não se comporta efetivamente como uma metrópole, mas em processo de metropolização. Ou seja, é *incompleta* e incipiente.

Freitas (2009, p. 46), por sua vez, entende que as regiões metropolitanas são originadas pela combinação dos processos de urbanização, de metropolização e de conurbação, enquanto fenômeno físico e socioeconômico. Para o autor, este fato pode vir a ser institucionalizado pelo poder público, visando à gestão de problemas comuns a mais de um município. Tais comportamentos expõem dois dilemas expostos por Firkowski (2013), ao refletir sobre a complexidade de se estudar sobre o tema: a região metropolitana como *espacialidade* e como *institucionalidade*.

Vários textos expõem as origens das regiões e áreas metropolitanas nos cenários nacional e internacional. Inicialmente a expressão que mais indica este processo é a *conurbação*. Segundo Geddes (1994, *apud* FIRKOWSKI, 2013, p. 24-25),

a conurbação era reveladora de uma dinâmica complexa da vida urbana, com repercussões não apenas no cotidiano das pessoas mas também nas formas de gestão deste espaço ampliado, e seus limites seriam definidos pelo tempo de viagem necessário para que as pessoas se deslocassem cotidianamente, de modo a desenvolver suas atividades.

Quanto às regiões metropolitanas, Firkowski (2013, p.31), ao refletir para o caso brasileiro, *são perpassadas por uma questão legal, institucional*. Para esta autora, desde 1938 a estrutura territorial brasileira passou a ser composta pelas cidades – sedes dos municípios – e pelas vilas – sedes dos distritos –, cujas áreas

urbanas seriam estabelecidas pelos municípios. Em 1967, a Lei Complementar nº 1, de 9 de novembro, definiu os critérios para a criação de municípios, sendo primeira iniciativa brasileira de institucionalização foi a Região Metropolitana de Porto Alegre, em 1968, formada por 13 municípios. Em 1973, a Lei Complementar nº14, de 08 de junho, estabeleceu as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza¹. Na Constituição Federal de 1988 os estados passaram a definir os requisitos mínimos para a criação de novos municípios.

Nesta mesma Carta Magna brasileira, foi inserida a possibilidade de os estados criarem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. Em 2005, foi sancionada a Lei no 11.107/2005, a Lei dos Consórcios Públicos, que permite a gestão associada de serviços públicos (entre dois ou mais Entes da Federação) e que possibilita a busca de soluções em conjunto para problemas em comum. Em 2015, foi instituído o Estatuto da Metrópole, pela Lei federal n. 13.089 de 12 de janeiro. Estas são as bases para se entender a instituição da Região Metropolitana Amapaense, inicialmente envolvendo somente os Municípios de Macapá e Santana (Lei Complementar Estadual n.º 21, de 26 de fevereiro de 2003), e 13 anos mais tarde, incluindo o Município de Mazagão (Lei Complementar Estadual n.º 95, de 17 de maio de 2016).

Na década de 1970, o Brasil possuía 09 Regiões Metropolitanas (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Fortaleza, Salvador, Curitiba e Belém). Em 2016, Segundo o IBGE (2017), o Brasil possui 69 dessas regiões, extrapolando esta configuração espacial para além das capitais brasileiras. Sendo que as regiões metropolitanas na Região Norte são identificadas pelas suas capitais, exceto Rio Branco, capital do Acre, que ainda não possui esta região reconhecida. Na região Norte foram reconhecidas as seguintes: Belém (1973), Macapá (2003), Manaus (2007), Boa Vista (2007), Palmas (2013)² e Porto Velho (2015).

É importante destacar a conclusão de Freitas (2009, p. 51), ao afirmar que *“Uma Região Metropolitana não se cria, apenas pode ser reconhecida, enquanto fenômeno geográfico, e institucionalizada, com o objetivo de implantação de gestão comum, onde já existe e é facilmente identificada por teóricos e pela própria*

¹ Nesta Lei Complementar, em seu Art. 5º, indica como de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região: planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; uso do solo metropolitano; transportes e sistema viário; produção e distribuição de gás combustível canalizado; aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

² A região metropolitana tocantinense foi criada duas décadas e meia após a criação do Estado (1988) e da fundação de sua capital, Palmas (1989).

população”. Isso significa dizer que uma vez reconhecida, a sua dinâmica territorial toma outro rumo.

Ou seja, a *institucionalidade* e a *espacialidade* que estes espaços representam, tendem a dialogar ora com maior ou menor intensidade entre os atores que atuam na região metropolitana. Costa e Tsukumo (2013) e Firkowski (2013), neste contexto, apontam o divórcio entre o processo socioespacial de formação de espaços metropolitanos e a metropolização institucional. Firkowski (2013, p. 41), por exemplo, lembra que “*nem tudo aquilo que é conurbado é metropolitano*”. Acrescenta, ainda, que “*transformar todos os casos em região metropolitana é um equívoco; porém, não reconhecer a existência destas novas realidades, também o é*” (*op. cit.*, p. 46).

Ao se observar a urbanização amazônica, com ênfase à metropolização e cujos únicos casos de metrópoles são Belém (PINHEIRO, *et. al.*, 2013; TRINDADE JR., 2016) e Manaus (EHNERT, 2011; SOUSA 2013), percebe-se a distinção em suas construções e dinâmicas geográficas. Para o caso da Belém metropolitana, Trindade Jr. (2016, p. 22) indica 4 fases do seu processo de metropolização: a expansão da cidade acompanhando a orla fluvial; a sua interiorização; a sua continentalização e; a sua metropolização.

Quanto ao caso da Região Metropolitana Amapaense, esta se encontra diretamente influenciada nas relações geográficas da capital paraense (SANTOS, 2012; AMARAL, 2010), como também vem apresentando o seu processo de metropolização, guardadas as devidas distinções históricas de ocupação, com muitas semelhanças às fases acima indicadas de Belém. Acrescente-se, também, que a RMA, em 2018, completa 15 anos de sua criação, porém com reduzidas publicações sobre o assunto a sua influência nas dinâmicas territoriais, e sobre a construção da condição urbano-metropolitana amapaense.

A CONDIÇÃO URBANA AMAPAENSE

Referências sobre a origem das cidades de Macapá³ (IBGE, 1957; REIS, 1949; 1993; MARIN, 1999; LUNA, 2011) e Mazagão⁴ (MARTINS, 1938; ARAÚJO,

³ Elevado à categoria de vila com a denominação de São José de Macapá, em 1758. Sede na antiga povoação de São José de Macapá. Sua condição de cidade com a denominação de Macapá, deu-se pela Lei n.º 281, de 06-09-1856. Pelo Decreto Estadual n.º 6, de 04-11-1930, Macapá adquiriu o território do extinto município de Mazagão com simples distrito. Pelo Decreto Estadual n.º 931, de 22-03-1933, desmembra do município e Macapá o distrito de Mazagão. Elevado novamente à categoria de município. Pelo Decreto-lei Federal n.º 5.812, de 13-09-1943, que criou o Território Federal do Amapá, e complementado pelo de n.º 5.839, de 21-09-1943, dividiu este Território Federal em 3 municípios: Amapá, Mazagão e Macapá foi transferido do Estado do Pará para a nova unidade da Federação. Em virtude do Decreto-lei Federal n.º 6.550, de 31 de maio de 1944, que retificou os de n.º /5.812 e 5.839, a cidade de Macapá foi investida na categoria de capital do novo Território. Na década de 1980, houve o desmembramento de seu território para

1998; VIDAL, 2008) remetem aos séculos XVII e XVIII. Contudo, ainda não se pode definir uma condição urbana para aqueles núcleos, seja como vilas ou cidades, nos períodos citados. Mas, percebe-se a gênese da aglomeração desses núcleos.

Sobre a condição urbana amapaense, esta foi estimulada pela criação do Território Federal do Amapá (1943), que garantiu o movimento migratório de atração ao novo ente federativo e toda as necessidades de serviços, de produtos e de equipamentos eminentemente urbanos.

Entretanto, Macapá somente teve seu processo de construção urbana com mais intensidade após a sua definição como capital do Território Federal do Amapá (1944). Quando ente federativo foi criado, a sua capital foi o Município de Amapá, pois assim determinava o Decreto-Lei nº 5.839, de 21 de setembro de 1943, em seu artigo 2º que assim expressava: “*A Capital do Território do Amapá será a cidade de igual nome*”. Um ano depois, foi sancionado o Decreto-lei Federal n.º 6.550, de 31 de maio de 1944, que retificou os de n.º 5.812 e 5.839, transferindo da cidade do Amapá para a cidade de Macapá a categoria de capital do novo Território. Este foi o único caso de mudança de sede de capital de um Território Federal no Brasil e que alterou profundamente a sua configuração urbana amapaense⁵.

Assim, iniciou a sua nova condição político-administrativa na configuração espacial amapaense. Quanto à sua progressiva incorporação à dinâmica globalizada, tal fato ocorreu com a intenção exploração do ferro no rio Vila Nova pela Hanna Corporation, em 1945; e principalmente pela extração do manganês na serra do Navio, no período de 1957-1997. A exploração manganésifera foi executada pela Indústria de Comércio e Mineração (ICOMI), cujo empreendimento direcionou e fundamentou a economia amapaense nos 40 anos de ação do projeto, como também teve relevante participação na urbanização amapaense, seja na construção de infraestruturas (ferrovia, porto, rodovia e uma

a criação do município de Santana e Ferreira Gomes; Na década de 1990, foram criados os municípios de Cutias, Itaúbal, Pracuúba, Porto Grande, Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari.

⁴ Distrito criado com a denominação de Mazagão, em 1770. Elevado à categoria de vila com a denominação de Mazagão, pela Lei Provincial n.º 86, de 30-04-1841. Elevado à categoria de cidade com a denominação de Mazagão, pela Lei Provincial n.º 1.334, de 19-04-1888. Pelo Decreto Estadual n.º 6, de 04-11-1930, o município é extinto, sendo seu território anexado ao município de Macapá. Pelo Decreto Estadual n.º 931, de 22-03-1933, foi restabelecido o município Mazagão. Na década de 1980, houve o desmembramento de seu território para a criação do município de Laranjal do Jari.

⁵ Na primeira proposta de Território Federal do Amapá (TFA) (1933), elaborada por Everardo Backeuser, o município de Almeirim foi indicado para ser a capital deste ente federativo (MEDEIROS, 1946, p. 139). Com a efetivação do TFA (1943), dez anos depois da proposta de Backeuser, o Município de Amapá foi reconhecido legalmente como a capital. Contudo, em 1944, o então Governador do TFA, Janary Nunes, transferiu para o Município de Macapá, distante cerca de 300 km da sede do município de Amapá, a sede da nova capital amapaense.

usina hidrelétrica), seja pela origem de dois municípios: Santana (Decreto-lei nº 7369, de 17 de dezembro 1987) e Serra do Navio (Municipalizado em 1992).

Até 2003, percebe-se a construção da condição urbana amapaense concentrada em Macapá e Santana, como também foi construída mediante uma variedade de configurações espaciais assim identificadas: Dinâmicas Urbanas (PORTO; BIANCHETTI, 2005); Cidades pequenas (MENDONÇA, 2009); Cidades gêmeas fronteiriças (TOSTES, 2011; CHELALA; TOSTES; FERREIRA; CHELALA, 2015; WEISER; TOSTES, 2016); Macapá e Santana como cidades médias⁶ (THALEZ, PORTO, 2008; PORTO, THALEZ, MACEDO, BELTRÃO, 2009); as *companies towns* de Serra do Navio (RIBEIRO, 1992; TOSTES, *et. al.*, 2008; TOSTES, 2016) e Vila Amazonas (CORREIA, 2014).

Segundo Porto (2018), uma nova etapa começa a ser escrita na configuração territorial amapaense, que exigirá outras leituras sobre esta espacialidade: *a condição urbano-metropolitana*. Esta nova etapa é contemporânea ao início da dinâmica transfronteiriça em construção com a Guiana Francesa (PORTO, 2014). Assim, exigir-se-á novas interpretações sobre o espaço amapaense, tais como: as dinâmicas territoriais internas da RMA; a sua influência nas relações transfronteiriças com o Norte da América do Sul; os impactos da institucionalidade da RMA na espacialidade dos municípios envolvidos; a expansão territorial da RMA no território amapaense, pela inclusão de novos municípios; a influência da RMA nas ilhas do Arquipélago Marajoara.

Para Porto (2018), os fatores que corroboraram para a evolução da urbanização amapaense e que contribuíram a construção da sua condição urbano-metropolitana foram: a ocupação do território amapaense voltada para a defesa da fronteira; a criação do Território Federal do Amapá; a transferência de capital para Macapá; os investimentos da exploração mineral no espaço amapaense (ouro, manganês) em território macapaense; implantação de projetos minerais e madeireiros (ICOMI e AMCEL); a implantação de *Companies towns* (Serra do Navio; Vila Amazonas); expansão da fronteira agrícola; ações políticas locais (eleições para Vereadores; Deputados e Senadores; criação novos município); a estadualização amapaense; Implantação de áreas protegidas (Unidades de Conservação e Reservas Indígenas; a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana; Expectativas de novos investimentos (Pontes nos rios Oiapoque, Matapi); pavimentação da BR-156; novo ciclo da mineração; Zona Franca de Macapá; Programa de Aceleração do Crescimento; o Agronegócio); criação da

⁶ Vários autores têm discutido o tema cidade média no cenário brasileiro (ANDRADE; SERRA, 2001; BESSA, 2005; SPOSITO *et. al.*, 2006). Para a escala amazônica, reduzidas são as obras divulgadas, dentre elas se destacam: Pereira (2004). Sobre as *company towns*, vide Oliveira (2000) e Trindade Jr. e Rocha (2002).

Região Metropolitana de Macapá e Santana (2003) e; a inserção de Mazagão na Região Metropolitana de Macapá e Santana (2016).

COMPORTAMENTOS DA CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE

Ainda acompanhando a interpretação de Firkowski (2013), a autora identifica algumas reflexões que indicam a complexidade de se estudar a temática metropolitana no Brasil. Dois dilemas são destacados em suas reflexões sobre a região metropolitana: como *espacialidade* e como *institucionalidade*.

Enquanto a primeira *significa recuperar o sentido de processo socioespacial inerente ao termo, ou seja, significa reconhecer que existe uma espacialidade na qual o fato metropolitano é predominante e articulador das relações existentes, conformando uma região (op. cit., p. 38)*. Tal orientação evidencia na RMA uma nova dinâmica em construção na condição urbana amapaense, inicialmente na expectativa da criação de uma condição urbano-metropolitana, concentrada, conurbada, com dinâmicas geográfica, econômica, territorial, cultural assentada em uma lógica cada vez menos amazônica.

A segunda *significa atribuir ao termo um caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional que urbano-metropolitano. Neste sentido, sua formação não prioriza o processo de metropolização, mas sim o político-institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída por força de uma lei (op. cit., p. 39)*. A manifestação desta institucionalidade é oriunda de normatizações em sua instituição (ALAP, 2003), expansão (ALAP, 2016)⁷, organização, planejamento⁸ e gestão; é articulada com intenções políticas; mas ainda não é construída com políticas territoriais.

Isso reforça ao que foi exposto acima por Firkowski (2013, p. 41 e 46) sobre a relação entre o espaço conurbado e o metropolitano, como também sobre os equívocos da transformação e o reconhecimento da existência da *região metropolitana*.

A inserção do Município de Mazagão foi estimulada pela construção das pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapi, substituindo os serviços de balsas

⁷ A inserção do Município de Mazagão à RMA possui uma gênese eminentemente política. Na manifestação do relator do projeto de inserção deste Município, está explicitamente exposto que há "equívocos (erros) formais e materiais contidos na proposta, porém, passíveis de correção" do projeto de Lei, como também "não apresentou justificativa" para a inserção do município. Ao se analisar o voto do relator, a redação é mais confusa, como também não apresenta uma justificativa técnica ou plausível para esta inserção.

⁸ Sobre planejamento de Macapá e Santana, vários artigos foram escritos pelo Dr. José Alberto Tostes. dentre eles se destaca Tostes (2006). Nesta obra, o autor expõe e analisa os Planos Diretores elaborados para Macapá e Santana entre 1959-2005.

para a instalação de sistemas de engenharia de conexão física (rodovia, pontes); pela possibilidade de políticas consorciadas intermunicipais, embasadas na Lei no 11.107/2005, a Lei dos Consórcios Públicos, a se discutir sobre o destino do lixo urbano de Macapá e Santana e; pela aquisição de terras destinadas ao agronegócio e para a especulação e imobiliária estimulados pela construção da ponte sobre o rio Vila Nova, inaugurada em março de 2017.

Assim, percebe-se no Estado do Amapá, a partir do reconhecimento institucional da RMA e da nova construção espacial de Macapá, Santana e Mazagão, algo indicado pela Dra. Sandra Lencione (2013) de “*um novo fato urbano de caráter metropolitano*”. Este novo fato urbano, deve ser analisado sobre diversos aspectos, tais como: Comportamento da dinâmica demográfica; As condições da mobilidade intra-metropolitana; Planejamento urbano contextualizado nas condições metropolitanas; A sua gestão territorial; A construção político territorial da integração intermunicipal; dentre outras.

Sobre a integração e mobilidade rodoviária entre Macapá e Santana ocorre pela passagens de duas pontes (Lagoa dos Índios e Igarapé da Fortaleza) em duas rodovias (Rodovia Duca Serra e Rodovia JK) desde a década de 1970, a conexão mais próxima dessas com Mazagão ocorre por duas pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapí, pela Rodovia AP - 010. Sendo esta inaugurada em 2017, substituindo os serviços de balsas para a instalação. Por mais que as conexões e as interações espaciais entre Macapá e Santana já existam desde a década de 1940, seja pelos movimentos pendulares, seja pelas relações comerciais, o processo de conurbação entre elas é recente. Sendo ampliado após a década de 2000, com a instalação de condomínios fechados ao longo das duas rodovias de integração entre elas.

Segundo Amorim (2016), é em Santana e Macapá onde somam-se os maiores índices de deslocamento de trabalho na RMA e em todo o estado amapaense. Macapá possui maior atração em relação à Santana, por apresentar um maior número de empresas cadastradas na ALCMS, logo, oferece uma quantidade maior de emprego, no entanto, muitos trabalhadores se deslocam de Macapá para outros municípios. Apesar de não mostrar o destino do deslocamento é possível inferir que essa força de trabalho se desloque no sentido do município de Santana, pela proximidade e relação mais próxima desenvolvida entre as duas cidades de longa data. O autor destaca também a ratificação da importância da RMA dentro de uma rede de cidades e no cenário estadual e nacional. Aqui, cabe a ressalva da importância da capital amapaense tanto no contexto intramunicipal, quanto interestadual (Figura 2).

A importância da capital nesse contexto espacial é ímpar, pois além de funcionar como polo atrativo devido a rede de bens e serviços da Amazônia

Setentrional Amapaense – ASA (SANTOS, 2012), a cidade de Macapá possui uma influência direta nos municípios do interior amapaense. Segundo dados da Rede de Influência de Cidades – REGIC (2007) Macapá é capital regional C, estendendo sua influência em toda a região, e cidade media, o que por si só já é uma condição diferenciada.

A capital, cidade mais importante da RMA, possui 474.706 habitantes segundo dados do IBGE referentes à estimativa da população para 2017, portanto, deveria integrar o grupo de capitais regionais B, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos, no entanto, a cidade não possui a quantidade de relacionamentos que o nível hierárquico capital regional B possui daí a importância de se destacar a menor intensidade de relacionamentos de cidades como Macapá, quando relacionadas a cidades do Centro-Sul brasileiro. Isso é reflexo simultaneamente das diferenças estruturais entre as cidades medias amazônicas e as cidades medias do centro-sul (SANTOS; AMORIM, 2015).

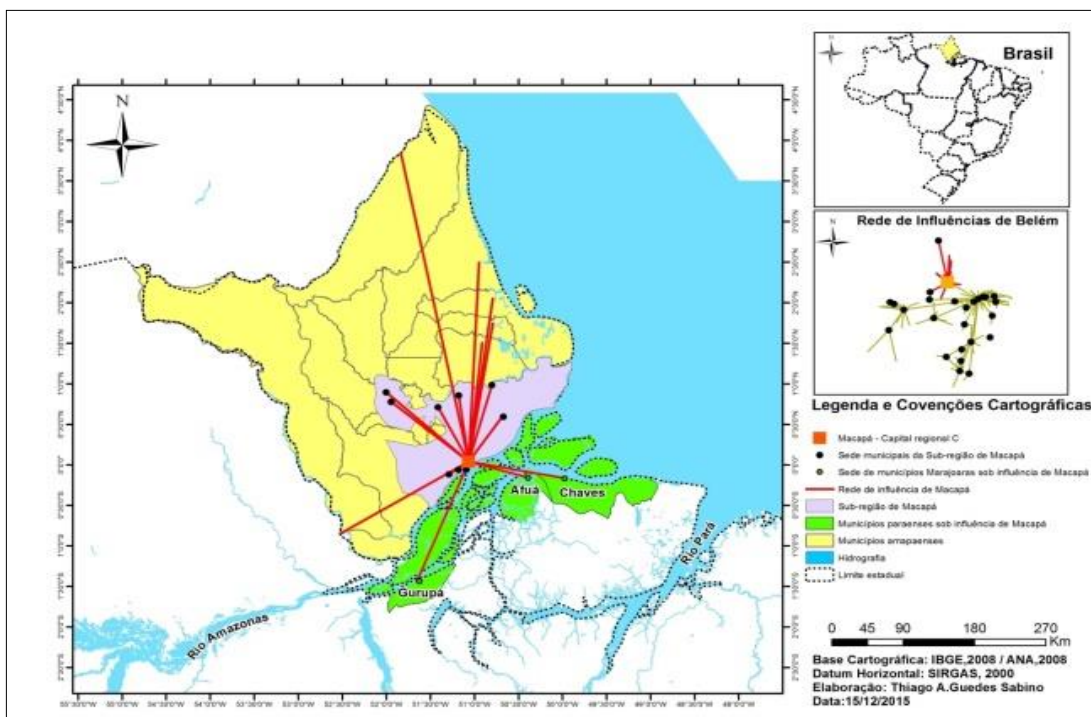


Figura 2. – Rede de influência de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense.
Fonte: Amorim (2016).

Quando se analisa a rede de infraestrutura multimodal presente na RMA verifica-se uma forte ligação com as ilhas do golfo marajoara, tanto na migração interestadual, quanto na economia regional. Segundo Santos (2012) Macapá e Santana integram-se, nesse sentido, às ilhas do Golfo Marajoara, através da via

fluvial. Contudo, essa mesma conexão hidroviária e importância não é vista com o município de Mazagão. Além disso, destaca-se o transporte de produtos industrializados e *commodities* (produtos vindos da Zona Franca de Manaus pelo Porto de Santana), através de grandes navios e o uso de balsas, configurando a mudança no transporte multimodal (PORTO, 2003; SANTOS; AMORIM, 2015).

Diante destes elementos, a constituição de planejamento urbano entre os três municípios ou de cada um mostra a construção do espaço urbano da RMA com caráter isolado, no entanto, aponta para qual caminho deve se levar para sua melhor integração. A gestão e a infraestrutura das RM's refletem a dinâmica do capital na produção do espaço social urbano, processo que se repete em grande parte do Brasil, onde é identificado o fenômeno da metropolização, isto é, integração territorial e concentração de pessoas, investimentos, atividades e poder em torno de uma cidade-núcleo.

Do ponto de vista da forma urbana, a cidade-núcleo da RMA passou por um intenso processo de expansão urbana, principalmente a partir da década de 1970, confirmando as tendências apresentada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro, realizado em 1973. Apesar dos planos indicarem medidas impositivas, apontavam desdobramentos capazes de influenciar significativamente na organização espacial do atual estado⁹. Esses desdobramentos implicaram, na instituição de novos municípios, melhoramentos nas condições de habitação em núcleos e aglomerados urbanos (PAIXÃO, 2008).

O Estado do Amapá experimentou todos os tipos de planos urbanos ao longo de mais de cinco décadas. Em quase seis décadas, o município de Macapá contou com 05 planos diretores solicitados por distintos governos federais e municipais: Plano Grumbilf do Brasil (1960); Plano de Ação Imediata de Macapá – PAIM (1971); Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1973) já citado anteriormente, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano HJ Cole (1977), e o Plano Diretor de Macapá (2004) e Santana (2005) com um plano diretor em sua história. Portanto, é de se considerar uma maior atenção aos planos para Macapá. Além destes, houve a construção dos planos diretores participativos de Laranjal do Jari e Santana (TOSTES, 2006).

Sobre o Plano elaborado pela Fundação João Pinheiro (1973) para a cidade de Macapá, assim como o Plano Grumbilf, foi inclusa a expectativa de crescimento populacional por atratividade desta cidade planejada, através da migração em busca das amenidades proporcionadas pela mesma. Ou seja, o Plano João Pinheiro foi pensado em sequência do primeiro plano para Macapá e deveria ser seguido nos planos subsequentes para a cidade. A aplicação deste plano se

⁹ Sobre Planos Diretores elaborados para Macapá e Santana, vide: Tostes (2006); Paixão (2008).

restringiu muito a Macapá e Santana. Nos demais núcleos a aplicação foi praticamente nula e, com isso, até mesmo a perspectiva de integração regional acabou não funcionando como se previa (TOSTES, 2006).

O Plano HJCOLE tinha o objetivo de realizar estudos para desenvolver os municípios de Mazagão, Amapá, Calçoene, Oiapoque e Macapá. Nesse sentido, a proposta previa dois níveis distintos: um estrutural, considerando as mudanças ao longo do tempo e a evolução das políticas influentes; outro, associado à técnica, desdobrando-se em projetos e proposições específicas para execução no curto prazo, os chamados Planos Preliminares Estruturais – PPE (PAIXÃO, 2008).

O Plano Diretor de Macapá de 2004 foi construído com base da inovação do texto incluindo o aspecto ambiental, com a clara ideia de preservar e valorizar os recursos hídricos e principalmente as áreas úmidas, como as ressacas. O plano cumpriu uma exigência do Estatuto da Cidade, mas apesar de ter decorrido mais de uma década depois de sua aprovação, as medidas tomadas foram alterar as condições dos artigos para elevar a altura dos edifícios, algo nocivo para a qualidade de vida na cidade.

No entanto, apesar da inclusão legal do aspecto ambiental nesse Plano, a condição morfológica da cidade, entrecortada por lagos e áreas de ressaca não considera o processo e forma de ocupação ao redor e dentro dessas áreas. Portanto, se o planejamento não abarcar esse arcabouço de estruturas encontradas no sistema urbano através de suas relações com outros espaços urbanos fica um planejamento excludente e incipiente, no sentido de possibilidade de agregação de indivíduos de fora deste espaço urbano.

Já o município de Santana contou com seu Plano Diretor Participativo – PDP, em 2005, onde seus princípios fundamentais previam: Função social da cidade; Função social da propriedade; Sustentabilidade; Gestão democrática e participativa; Habitação, especialmente a de interesse social; Atividades econômicas geradoras de emprego e renda; proteção ao meio ambiente; preservação do patrimônio cultural (TOSTES, 2006, p.152).

Embora a promoção, de forma integrada, com o município de Macapá através da articulação e cooperação por intermédio do planejamento local e regional estivesse prevista no PDP de Santana; Em 2018, completasse 15 anos de reconhecimento da Região Metropolitana Amapaense e; Em 2019, Macapá comemorará 75 anos como capital do Amapá, até a elaboração deste texto, ainda não se vislumbrou um planejamento voltada às políticas em conjunto dos dois municípios, que parece longe da realidade atualmente; Como também, o planejamento territorial da RMA e a formação de um Comitê Gestor não estão na agenda governamental local.

ALGUNS DESAFIOS DO PLANEJAMENTO INTEGRADO PARA A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE

Gouvêa (2005) expõe que apesar das regiões metropolitanas existirem legalmente, na prática elas ainda não funcionam. Esta afirmativa baseia-se na ausência da tradição em cooperações interinstitucionais entre os municípios membros dessas regiões. Na prática, apesar da transferência da competência de instituir regiões metropolitanas aos estados (institucionalização), não se previu mecanismos para a implantação de políticas públicas de interesse supra-municipal, ou seja, comuns a mais de um município.

A percepção de alguns agentes (especialmente políticos) é de que com a criação das regiões metropolitanas, conseqüentemente os atores regionais integrariam projetos intra-municipais e os recursos federais chegariam com mais celeridade. Entretanto, conforme explica Soares (2013) a integração não se dá por força de lei e sim pela articulação dos atores políticos, econômicos e sociais dos municípios envolvidos.

O entrave na cooperação muitas vezes tem relação à dificuldade de enxergar a espacialidade na qual o fator metropolitano é predominante e articulador das relações já existentes e que tendem a acontecer a médio e longo prazo. Essa necessidade de compreensão que muitos problemas antes tidos como municipais passam a ter caráter de problemas metropolitanos pois, segundo Alves (2007 *apud* ROMANELLI; ABIKO, 2011), estes ultrapassam a jurisdição de um municipal e que, para a sua resolução, torna-se necessária a interação direta com um ou mais municípios que constituem a região metropolitana.

A Lei Complementar Nº 14, de junho de 1973, que instituiu as 8 primeiras regiões metropolitanas do Brasil, já elencava os serviços comuns tidos como de interesses metropolitano. Entre esses serviços comuns destacam-se o transporte público, controle de poluição, água e esgoto, desenvolvimento regional, resíduos sólidos, urbanismo e planejamento, habitação, educação e saúde. Entretanto, Spink et al. (2009) dispõe que diversos autores como (SOUZA, 2003; QUEIROZ RIBEIRO, 2004; RODRIGUEZ-ACOSTA E ROSENBAUM, 2005; DEVAS, 2005; ROJAS, CUADRADO-ROURA E FERNANDÉZGÜELL, 2005) já demonstraram que os resultados desses serviços comuns são consideravelmente tímidos no país.

A exemplo da Região Metropolitana Amapaense (RMA) que, passados 15 anos de sua criação, torna-se nítido a inexistência de políticas públicas associadas. Por outro lado, é inegável que os espaços urbanos, principalmente de Macapá e Santana, as realidades urbanas são cada vez mais integradas. O movimento pendular entre essas cidades é intenso, ou seja, o deslocamento diário entre moradia/emprego/lazer/compras reafirma que ambas as cidades já

não devem ser pensadas de forma isolada. Essa afirmativa reforça-se ainda com o “boom” dos condomínios/residenciais/loteamentos que ocorrem no estado, principalmente nas rodovias Juscelino Kubitscheck e Duca Serra, que ligam os municípios de Macapá e Santana e consolidam o processo de conurbação entre estas (Figura 3).

Segundo Spink *et al.* (2009), existem várias razões para explicar a dificuldade de se criarem políticas públicas metropolitanas. A exemplo temos a necessidade de estabelecer uma ação de cooperação sobre a rivalidade política entre os municípios ou mesmo entre municípios e o governo estadual. Outro aspecto é a ausência de um órgão gestor que consiga reunir horizontalmente os diversos interesses entre os municípios membros.

Voltando-se para o caso da RMA, a inexistência de órgão gestor reflete na visão isolada que os agentes públicos municipais têm de seus municípios. Como já abordado neste artigo, nota-se que os Planos Diretores de Macapá e Santana não são integrados, ou seja, não há diálogo entre eles e isso reflete na ausência de parcerias e convênios entre os municípios. Neste contexto, Tostes (2012) defende que, apesar do forte sentimento de integração por parte da população das duas cidades (Macapá e Santana), as ações públicas urbanas idealizadas para estas ainda são incipientes, resultando em índices desfavoráveis no desenvolvimento integrado.

As relações de complementaridade entre os três municípios integrantes da RMA, ainda mostram-se bastante incipientes. Mesmo que exista algumas estruturas neles atuantes, muito ainda falta para que aquela complementariedade, fortalecendo a fase de “expectativas” que a RMA tem se manifestado. Acrescente-se a isso, a manifestação de interesse comum entre os municípios nos seguintes projetos: Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, Zona Franca de Macapá e Santana, o corredor transfronteiriço com o norte da América do Sul, Programa de Aceleração do Crescimento (principalmente recursos na habitação de mobilidade urbana) e o agronegócio. Tal contexto vem contribuindo para a possibilidade de expansão da *condição urbano-metropolitana* para uma *condição urbano-metropolitana transfronteiriça*. Pois, gradativamente, ampliam-se as intenções locais entre Amapá e Guiana Francesa.

O que se torna essencial para a RMA nesse instante, apesar de tratar-se de um processo de metropolização incompleta e incipiente, é iniciar o planejamento integrado mais amplo e eficaz, a fim de prevenir ou amenizar possíveis problemas sociais, econômicos, de mobilidade, de gestão que podem vir a se agravar futuramente, seja no contexto intra ou extra-metropolitano.

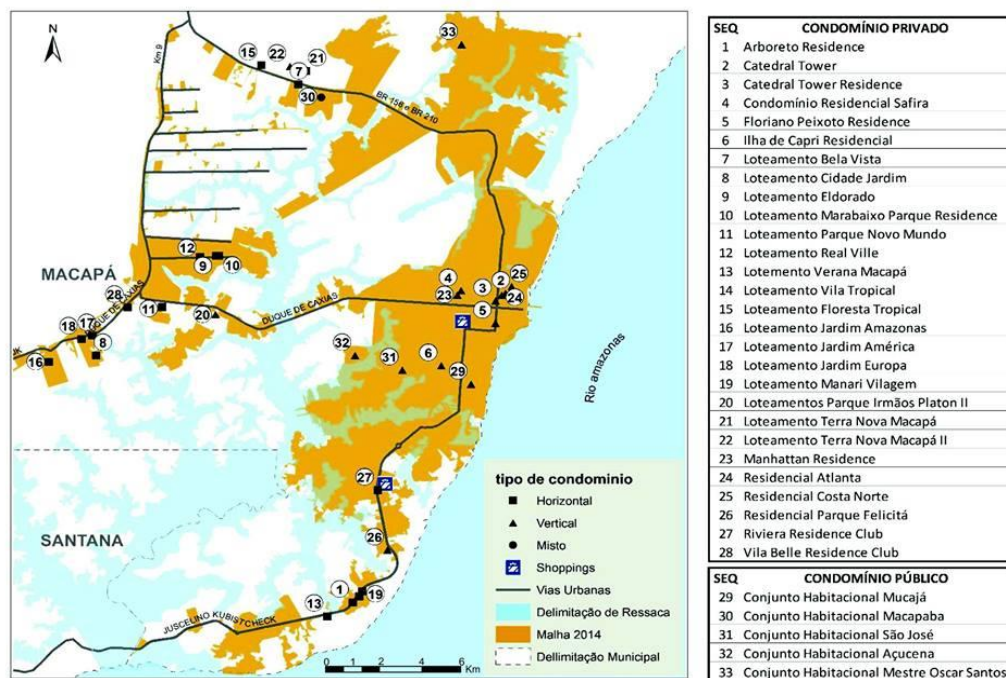


Figura 3.- Disposição dos empreendimentos imobiliários (2010 a 2014) ao longo das rodovias de ligação entre Macapá e Santana.
 Fonte: Silva (2017), adaptado pelos autores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Até 2003, criou-se e construiu-se a *condição urbana amapaense*. A partir de então, uma nova etapa começa a ser escrita na configuração territorial amapaense, uma nova regionalização estadual que exigirá outras leituras sobre esta espacialidade: a *condição urbano-metropolitana amapaense*. Assim, este novo olhar interpretativo sobre o espaço amapaense deve ser inserido nas suas pautas investigativas territoriais, seja nas dinâmicas internas da RMA, na incipiente dinâmica transfronteiriça em construção com a Guiana Francesa, seja nas suas relações econômicas com o Arquipélago Marajoara.

Partindo da hipótese de que a RMA deve ser vista sob dois entendimentos, *espacialidade* e *institucionalidade*, percebeu-se que enquanto *espacialidade*, evidencia uma nova dinâmica em construção na condição urbana amapaense, onde se cria a expectativa da criação de uma condição urbano-metropolitana, concentrada, conurbada, com dinâmicas geográfica, econômica, territorial, cultural assentada em uma lógica cada vez menos amazônica.

Neste rumo, esta região metropolitana deve ser em como uma espacialidade conjunta, composta pelos municípios por ela envolvidos (Macapá, Santana e Mazagão), cujas dinâmicas e políticas territoriais por eles vivenciados não permitem percebê-los efetivamente como uma metrópole, mas em processo

de metropolização, ou seja, sua espacialidade é incompleta, incipiente e em construção.

Enquanto *institucionalidade* baseia-se em normatizações de sua criação, expansão e planejamento. Quanto às suas organização e gestão institucionais, não foram estabelecidas e elaboradas. Mas as articulações territoriais dos municípios inseridos na RMA, continuam atuantes em intenções políticas. Ou seja, ainda não foram construídas políticas territoriais institucionalizadas, nem espacializadas.

Passados 15 anos da criação da RMA, sua construção ainda se fundamenta em expectativas da territorialização institucionalizada e das manifestações espacializadas ali para construir e consolidar; a sua urbanização é recomposta, com intenções de novos usos territoriais; a sua formatação atual assenta-se na união de duas cidades médias e uma pequena e não perceberam as suas funções enquanto espaço em metropolização; Apresenta-se com políticas públicas inexistentes associadas aos municípios envolvidos, embora os seus espaços urbanos (Principalmente de Macapá e Santana), apresentam-se cada vez mais integrados; Por fim, os municípios integrantes da RMA já não devem ser pensados, construídos, geridos, organizados territorialmente de isolados, como se não houvesse interações espaciais entre eles.

BIBLIOGRAFIA

ALAP – ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO AMAPÁ (2003). Lei Complementar nº 0021, de 26 de fevereiro de 2003. *Institui a Região Metropolitana do Município de Macapá, Estado do Amapá, e dá outras providências.*

_____. Lei Complementar nº 95, de 17 de maio de 2016. *Dá nova redação ao Parágrafo único do art. 1º da Lei Complementar nº 0021, de 26 de fevereiro de 2003, que inclui o Município de Mazagão à Região Metropolitana de Macapá - AP.*

AMARAL, M. D. B. *Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá e Macapá.* São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO, 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

AMORIM, J. P. A. *Organização espacial da sub-região de Macapá, na Amazônia Setentrional Amapaense (1990-2015).* Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2016.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). *Cidades médias brasileiras.* Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARAÚJO, R. M. *As Cidades da Amazônia no Século XVIII: Belém Macapá e Mazagão.* Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1998.

BESSA, K. C. Reestruturação da rede urbana e meio técnico-científico-informacional: reflexões sobre as cidades médias brasileiras. In: *Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina, X.* São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP, 2005.

- BRASIL, Decreto-Lei nº 5.839, de 21 de setembro de 1943. *Dispõe sobre a administração dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú.*
- CHELALA, C. ; TOSTES, J. A. ; FERREIRA, R. C. M; CHELALA, C. Sustentabilidade dos Municípios e a Vulnerabilidade Regional no estado do Amapá: A Região de Oiapoque. In: SILVA, F. C.; AMIN, M. M.; MUNES, S. F. (Org.). *Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia.* Belém: NAEA, v. 4, p. 107-146, 2015.
- CORREIA, T. Oswaldo Bratke e o projeto civilizatório da Icomi. In: *Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo Arquitetura, Cidade e Projeto: Uma Construção Coletiva.* São Paulo, 2014. Disponível em: http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-CDR-010_CORREIA.pdf.
- COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L. (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil.* Brasília. IPEA, 2013.
- DEVAS, N. Metropolitan Governance and Urban poverty. *Public Administration and Development.* (25): 351-361, 2005.
- EHNERT, A. R. V. *A região metropolitana de Manaus e as migrações pendulares.* São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2011.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.* Brasília: IPEA, 2013.
- FREITAS, R. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. *Humanae*, 1 (3): 44-53, 2009.
- FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.* Ministério Do Interior. Fundação João Pinheiro. Governo do Território Federal do Amapá. Macapá, 1973.
- FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.* Brasília: IPEA, 2013.
- GEDDES, P. *Cidades em evolução.* Campinas: Papirus, 1994.
- GOUVÊA, R. G. A Questão Metropolitana no Brasil. Editora FGV. Rio de Janeiro.
- IBGE (1957). *Enciclopédia dos municípios brasileiros.* Rio de Janeiro: IBGE, 2005. v. XIV.
- _____. *Brasil tem três novas regiões metropolitanas.* 2017 Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/9868-brasil-tem-tres-novas-regioes-metropolitanas>.
- LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo socioespacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: *Anais do Encontro Nacional da ANPUR*, 10. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. CD-ROM.

- LEROY, S. Sémanthiques de la métropolisation. *L'espace géographique*, Montpellier, Éditions Belin. 29 (1): 78-89, 2000.
- LUNA, V. X. *Escravos de Macapá: Africanos redesenhando a Vila de São José (1840-1856)*. João Pessoa. Ed. Sal da Terra, 2011.
- MARIN, R. E. A. Prosperidade e estagnação de Macapá colonial: Experiências dos colonos. In: GOMES, F. S. (Org.). *Nas terras do Cabo Norte: Fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira – Séculos XVIII/XIX*. Belém, EDUFPA, 1999.
- MARTINS, F. A. O. Fundação da Vila Nova de Mazagão: Subsídio para a história de colonização portuguesa no Brasil. In: CONGRESSO DA EXPANSÃO PORTUGUESA NO MUNDO, 1, Anais, Lisboa, 1938.
- MEDEIROS, O. *Administração Territorial (Comentários, subsídios e novas leis)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.
- MENDONÇA, M. J. T. *Transformações e Permanências socioecobômicas do Município de Pracuúba (AP) (1992-2008)*. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá.
- MEYER, R. M. P. Atributos da metrópole moderna. *São Paulo em perspectiva*, São Paulo, v. 14 (4): 3-9, 2000.
- OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva*. Manaus: Ed. Valer, 2000.
- PAIM - *Plano De Ação Imediata De Macapá*. Biblioteca da Associação Técnica, 1971.
- PAIXÃO, E. S. B. *Plano Diretor Participativo: análise das contribuições e alternativas para os problemas urbanos das áreas de várzea do município de Laranjal do Jari (AP)*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2008.
- PEREIRA, J. C. M. *Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. Belém: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido/ NAEA/UFPA, 2004.
- PINHEIRO, A. C. L.; RODRIGUES, R. M.; PONTE, J. P. X.; MONTE, L. F. O.; SABINO, T. A. G. Desafios da governança metropolitana na Região Metropolitana de Belém: alguns apontamentos. in: COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L. (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: IPEA, 2013.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano Grumbilf Do Brasil. Governo do Território Federal do Amapá/Companhia de Eletricidade/CEA. São Paulo, 1960.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano H. J. Cole & Associados. Prefeitura Municipal de Macapá, 1977.
- PORTO, J. L. R. *Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)*. Macapá: SETEC, 2003.
- _____. *Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)*. Blumenau: FURB/PPGDR. Relatório Pós-Doutoral, 2014.
- _____. A construção da condição urbana-metropolitana amapaense. *Acta Geográfica*, Boa Vista, 12 (29): 145-159, 2018.

- PORTO, J. L. R.; BIANCHETTI, A. Dinâmicas urbanas amapaenses: Conflitos e perspectivas de um estado em construção. In: *Anais do Congresso Internacional em Planejamento e Gestão Ambiental*. Brasília, 2005.
- PORTO, J. L. R. ; THALEZ, G. M.; MACEDO, M. A. L. G.; BELTRÃO, L. J. S. (2009). Macapá e Santana: Interações espaciais de duas cidades médias na fronteira setentrional amazônica. In: *Anais do Encuentro de Geógrafos De América Latina, 12º*. Montevideu (Uruguai), 2009.
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. In: QUEIROZ RIBEIRO, L. C. de (Org.). *A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo, 2004. pp. 17-40.
- REIS, A. C. F. *Território do Amapá: perfil histórico*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.
- _____. *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*. Belém: SECULT., 2 v. (Série Lendo o Pará; 15), 1993.
- RIBEIRO, B. A. *Vila Serra do Navio: Comunidade urbana na selva amazônica. Um projeto do Arq. Osvaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pini, 1992.
- RODRIGUEZ-ACOSTA, C. A.; ROSENBAUM, A. Local Government and the governance of metropolitan areas in Latin America. *Public Administration and Development*. v. 25, 2005. p. 295-306.
- ROJAS, E.; CUADRADO-ROURA, J. R.; FERNANDEZ GÜELL, J. M. (2005). *Gobernar las metrópolis*. Washington, Interamerican Development Bank.
- ROMANELLI, C.; ABIKO, A. K. *Processo de Metropolização no Brasil*. Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, 2011. Departamento de Engenharia de Construção Civil. (TT/PCC/28).
- SANTOS, E. R. C. *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*. Presidente Prudente: UNESP/PPGG, 2012. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.
- SANTOS, M. *O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SANTOS, R. V; AMORIM, J. P. A. A centralidade urbana sub-regional de Macapá (AP) e sua região de influência. *Anais do XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belo Horizonte, 2015.
- SILVA, E. A. C. *Quando a terra avança como mercadoria: regularização fundiária e a expansão urbana na cidade de Macapá – Amapá*. PPGE/UNICAMP. Campinas, 2007. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.
- SILVA, S. C. O. ; TOSTES, J. A. ; FERREIRA, J. F. C. O desenvolvimento local integrado na Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão na Amazônia. In: CONGRESSO LUSO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL - PLURIS, 7º, Anais, Maceió: UFAL, 2016. p. 138-157
- SOARES, P. R. Região Metropolitana ou Aglomeração urbana? O debate no Rio Grande do Sul. In: *Emetropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos Regionais*. n. 15. Dez. 2013. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/015/original/emetropolis_n15.pdf?1447896356

SOUZA, C. Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político. *Lua Nova*. 59, p. 137-159, 2003. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64452003000200007>.

SOUZA, I. S. *A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital*. São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO, 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

SPINK, P. K.; TEIXEIRA, M. A.; CLEMENTE, R. A. S. Governança, Governo ou Gestão: o caminho das ações metropolitanas. *Cadernos Metrópole* (PUCSP), v. 11, p. 451-491, 2009. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/5943>.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. *Cidades médias: Produ o do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão popular, 2005.

THALEZ, G. M.; PORTO, J. L. R. Cidades Médias na Amazônia: Os Casos de Macapá e Santana. In: *Anais do Seminário Internacional Amazônia e Fronteiras do Conhecimento*. Belém: NAEA, 2008.

TOSTES, J. A. *Planos Diretores no Estado do Amapá: Uma contribui o para o desenvolvimento regional*. Macapá: José Tostes, 2006.

_____. *Transforma es Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit Editora, 2011.

_____. *Além da linha do horizonte*. João Pessoa: Sal da Terra, 2012.

TOSTES, J. A.; BARROZO, J. M.; CORDEIRO, N. F.; REZENDE, T. G. Serra do Navio o mito da cidade no meio da selva. In: *Anais do Encontro Associa o Nacional de Pós-Gradua o e Pesquisa em Ambiente e Sociedade, IV, Anais*. Brasília, 2008. Disponível em <http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT3-556-457-20080515094101.pdf>

_____. Serra do Navio: A cidade modernista na selva amazônica. In: RAMOS, T. B. (Org.). *Entre Brasil e Portugal: Desafios, discursos e práticas da arquitetura moderna e contempor nea*. 1ed. Lisboa: Caleidoscópio. p. 343-358, 2016.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

_____. *Forma o metropolitana de Belém (1960-1997)*. Belém: Paka-Tatu, 2016.

VIDAL, L. *Mazagão: A cidade que atravessou o Atl ntico*. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 2008.

WEISER, A. ; TOSTES, J. A. Cidade de Oiapoque: imagem de uma paisagem fronteiriça. In: COSTA, J. M. (Org.). *Estudos urbanos e regionais no trópico  mido: Pensando a cidade amaz nica na contemporaneidade*. 1ed. Macapá: UNIFAP, 2016. p. 52-66.

VOLVER A SUMARIO

CUMBRES DESDE LA CATEDRAL DE LA CIUDAD DE MÉRIDA



Fuente: Jesús León Barrios (2005)

CUMBRES, EN BUSCA DE SU ESPÍRITU

REBECA PÉREZ ARRIAGA

Estas reflexiones sobre el espíritu del lugar parten del recorrido como paseante-habitante de la ciudad, y la reflexión de la ciudad como espacio-paisaje a partir del sentido del lugar. Para ello he tomado algunas sendas de la ciudad y ciertos lugares seleccionados para vivir la experiencia del lugar a la vez que contemplarlos para adentrarme en la estética del paisaje como paseante y comprender su identidad.

Esta propuesta lleva a preguntarme ¿cómo trazar las pinceladas para dibujar el paisaje real de mi ciudad, a la vez que describirlo desde mi apasionamiento por Mérida? ¿Cómo mantener una postura “académica” dentro del enfoque humanístico de la geografía, y no pasar la línea que me conduzca más hacia el arte y la estética cuando intento capturar el espíritu del lugar de *Cumbres*? Debo inmediatamente plantear la idea de que el arte y la ciencia son formas distintas pero no contradictorias de entender y expresar una única realidad; como ya Humboldt lo planteaba en *Cosmos* (BUNKSÉ, 1981). Por lo tanto, no hay pérdida en este camino al encuentro con el espíritu de los lugares.

Para empezar este recorrido que es mi sentir y pensar esta relación paisaje-paseante y donde exploro el lugar desde su espíritu, me ubico en *Cumbres* tal como llamó Mariano Picón Salas a la ciudad de Mérida. Y en varias ocasiones me referiré a Mérida como *Cumbres* porque siento que esa palabra contiene el espíritu de un paisaje, el de Mérida ciudad, Mérida añoranza de un paisaje pasado, que aún en continuo cambio mantiene su esencia o su Ser de montaña andina, *Cumbres*.

En este contexto debo precisar que mi enfoque parte desde la postura del paseante tal como lo refiere Matheu Kessler (2000) en la genealogía del paisaje.

Expone Kessler (2000, p. 18) que *“una genealogía del paisaje permite establecer los diversos tipos antropológicos susceptibles de aproximarse”* al paisaje además *“...se requiere de una estética de la impureza, es decir, una actitud en la que la contemplación significa sabiduría, y percepción relación íntima con la física del espacio geográfico”*. Para el autor el viajero o paseante, acaricia la dualidad del paisaje, desinteresada y carnal, visual y táctil.

...Fecunda su aspecto externo mediante su contemplación renovada, extática, ardiente. Al atravesar el paisaje para la felicidad, para la dicha de su situación, se abre camino sin método preciso y descubre un itinerario, una perspectiva singular. Su intención es eudomónica... El paisaje es como una gracia constante del espíritu perceptor, da lo que no necesita dividirse para ser distribuido” (Op. cit., P. 18).

Para Kessler (2000) el viajero concede al camino la mayor atención, no es la llegada a un lugar como objetivo que caracteriza al turista (otro concepto en la genealogía del paisaje). *“El viajero..., el caminante, pues, el paseante de largas marchas o el vagabundo”* [como también lo indica Henry Thoreau] *“aprecian el camino, la ruta (vía) del viaje que es una meta sin concepto, sin objeto, sin fin que realizar sino que pensar, soñar y existir”* (p. 23).

Por otra parte tomo en consideración para una primera reflexión, pues requiere al igual que la de Kessler un análisis teórico más exhaustivo, los supuestos que Humboldt expone en *Cosmos* (1875, p. 13) con respecto al sentido de goce y sus gradaciones en la contemplación de la naturaleza con relación a mi búsqueda de una comprensión sobre el espíritu de los lugares.

Aunque en los postulados teóricos de Humboldt y Kessler no hacen alusión específica al lugar sino al paisaje y al espacio geográfico, las considero apropiadas para la reflexión que planteo desde un enfoque que toma el camino de la geografía humanística, y debe continuar posteriormente con una reflexión teórica profunda sobre las categorías espacio, paisaje, lugar con relación a la geografía y la estética, que incluyan las reflexiones de los pensadores citados así como las importantes propuestas filosóficas y geográficas de Yi Fu Tuan y Augustin Berque.

Los lugares de andanza en estas reflexiones se circunscriben al recorrido de la ciudad de Mérida en su casco urbano, hacia el sur en La Punta y un habitar en el Mercado Soto Rosa/Jacinto Plaza. Todos sitios transitados tantas veces como paseante, en los cuales mi espíritu se ha confortado y sentido unido a los lugares de Mérida. Justamente ello me ha conducido a pensar sobre la identidad de los paisajes y sobre todo iniciar una búsqueda del espíritu de los lugares, lo cual se ha convertido en comprender ese espíritu cuando el mío logra conectarse en la serenidad del *ser* del lugar.

Este camino me lleva a preguntarme ¿cuál es la identidad y sentido del paisaje?, respuesta que tal vez sea halla en el sentimiento generado por el

espíritu del lugar, presente como marca en el espacio y el individuo consciente o inconscientemente capta y le hace sentir arraigo por el espacio habitado. En el caso del paseante sentir cierta identificación con el paisaje dada por la sensibilidad de “estar” en él, sentir una cierta experiencia estética y filial con relación a la belleza física y espiritual del entorno geográfico recorrido que lo hace suyo.

AL ENCUENTRO DEL ESPÍRITU DE *CUMBRES*

Un paisaje alberga varios lugares que siendo distintos en su conjunto otorgan identidad a la ciudad. En nuestro caso Los Andes merideños son paisajísticamente diversos por su variedad de ecosistemas, sin embargo en lo que denominamos ciudad de Mérida existe un paisaje que la identifica.

Además en los paisajes habitados, la cultura deja una huella adicional que completa esa unicidad al paisaje. La montaña es la marca dactilar de Mérida como región y como ciudad. En este sentido, la presencia de la montaña como un todo alrededor de la ciudad es su identidad; aunque ella en su intimidad sea diversa pues muestra una tipología de paisajes propios de los Andes del norte de la América del Sur.

Ese estar “abrigada” la ciudad por sus Sierras del Norte (Figura 1) y Sur revelan su identidad como impresión estética pero igualmente geográfica del paisaje. Y es precisamente internándose en él que comenzamos a develar los lugares, esas estancias donde se respira y percibe de manera inmanente el espíritu de los lugares que dan identidad al espacio geográfico: el espíritu de la montaña.



Figura1.-Mérida. La Liria en la Sierra Norte.
Fuente: Rebeca Pérez (2017)

En Mérida está presente su cosmogonía y cosmovisión andina: las piedras sagradas, las lagunas, los picos, la montaña; ello expresa su sentido de ser, su esencia, estén o no habitadas (Figuras 2 y 3). El silencio del páramo, el lenguaje de las aguas al correr entre las rocas y estrechos senderos andinos, la quietud de las lagunas y su bramido cuando “extrañan” a alguien que se acerca por vez primera; la lluvia de arco.



Figura 2.- Vía Alto de la Cruz hacia Los Nevados.
Fuente: Rebeca Pérez (2008).



Figura 3.- Páramo de Gavidia, hacia Morro Alto.
Fuente, Rebeca Pérez (2016).

Las nacientes y la presencia del malangá que anuncia a las minas de agua en los ecosistemas del bosque estacional de las laderas de la Otra Banda hacia Liria, Mocotíes Alto, San Rafael, la Pedregosa, Loma La Morita (Figura 4)



Figura 4.- Sr. R. Álvarez, camino a las lagunas y minas en Mocotíes Alto. La Pedregosa.
Fuente: Rebeca Pérez, (2007).

Los derrubios desparramados en la sequedad del desierto periglacial, las espeletias en flor tapizando junto a la vegetación en cojín las laderas y planicies de los páramos altos; la humedad, las lagunas (Figura 5 y 6), los “encantos” que identifican el paisaje de *Cumbres*.



Figura 5.- Lagunas Bravas. Páramo de Gavidia
Fuente: Rebeca Pérez (2015).

Y ese espíritu se experimenta en las sierras desde las nacientes del río Chama hasta su cuenca media hacia la zona seca, con las particularidades que puedan nacer de la altitud y la presencia de la zona semiárida en plena Cordillera Andina (Figura 6). Pero estos rasgos están allí y hechizan el corazón amante del paseante y, también, en forma menos evidente pero no menos intensa del habitante.



Figura 6.- Cara del Indio desde la ciudad de Mérida.
Fuente: Rebeca Pérez (2018).

CAMINAR COMO PASEANTE EN EL ESPACIO-LUGAR DE *CUMBRES*

Cuando camino como paseante y habitante de mi ciudad, entonces logro verla. Siempre está aquí pero la transitamos como sitio de paso para llegar a un destino, de manera similar a un turista. Sí, nos hemos convertido en turistas de nuestra propia ciudad, a veces también de nuestro hogar.

Siendo turistas de la ciudad es difícil sentir el espíritu de los lugares menos aún sentirnos merideños en términos de arraigo del lugar; no de “apego a” sino ese sentimiento amoroso que hace sonreír ante el frescor que regala un árbol en la Plaza de Milla, o el aroma de una casa que recuerda nuestra infancia (Figuras 7 y 8).



Figura 7.- Milla en el atardecer.
Fuente: Rebeca Montes (2016).



Figura 8.- Iglesia de Milla, el cristal y la lluvia.
Fuente: Rebeca Montes (2016).

El sentido de ser de un lugar solo se entiende al sentirse unido a un espacio geográfico como un todo; no por pertenecer a un *territorio* como espacio geográfico apropiado con unos límites geográficos imaginarios legales o político administrativos. No, es el sentimiento casi “inexplicable” de un amor filial por la ciudad. Solo de esa manera se puede comprender el sentido poético en que

escritores como Mariano Picón Salas describía su ciudad en *Viaje al Amanecer*; o la belleza con que Humboldt habla de las Regiones Equinociales con el asombro del paseante en tierra desconocida pero que finalmente logra captar el espíritu de sus paisajes.

En *Walden*, Thoreau también describe este sentido de lugar, aunque también expresó el sentido de desapego o ¿desarraigo al lugar? cuando ya no se siente parte del lugar, en ese caso la ciudad donde vivía. En parte por eso abandona la ciudad e interna en el bosque como paseante desinteresado; allí tal vez se entienda el primer sentido de estado de goce que Humboldt identifica con el contacto con la naturaleza; pero luego lo habita aprehendiendo del lugar porque no le es ajeno y se hace parte de él. Creo que de la ciudad también hay que aprender a conocerla y aprehender a ser ella.

RECONOCIENDO CUMBRES

Puedo iniciar desde cualquier lugar, pero tomaré tal vez como algo simbólico la Avenida Universidad pues en una época hasta allí llegaba Mérida o podría decir también porque es el “abre boca” -entrada- hacia la ciudad. Su norte. Por supuesto está la entrada sur, por Lagunillas hacia Ejido y desde allí pasando por su zona perimetral para entrar al corazón de la ciudad; y por cierto estaríamos entrado por la primera ciudad prehispánica y más importante encontrada por los españoles: Lagunillas – Jamuen - (que debería ser la primera Ciudad de Los Caballeros), y siguiendo hacia Mérida la ciudad inicialmente fundada en La Punta, y luego sí la Mérida, fundación definitiva de la ciudad.

Pero inicio por el lugar de salida y entrada a mi ciudad que recuerdan mis ojos desde la niñez. La Avenida Universidad, ella aparentemente homogénea en su trayecto a la vez que distinta de los demás lugares de Mérida. Pero cuando se la camina saliendo desde el Complejo Ciclo Básico de la ULA en la Milagrosa en el semáforo que la conecta con la Avenida Universidad y se inicia el contacto con ella en los Edificios Los Caciques pasando por la Redoma olvidada de Mariano Picón Salas hasta la Plazoleta de Chaplin, se aprecian rasgos distintos. Un paisaje con diferentes matices.

Visto desde la perspectiva del *paseante*, si se la recorre bajando o subiendo, desde la acera derecha o desde la izquierda se van apreciando distintas características... es como la personalidad del lugar.

De los Caciques hasta la Línea de Taxis tiene un tono residencial: el espíritu que identifica todo el sector viene dado por el conjunto de los nueve edificios que conforman Los Caciques con su estilo arquitectónico de los años '70 y sus áreas verdes. Caso muy particular es el terreno, otrora baldío, a un lado de Los Caciques, justo en la intercepción del semáforo. Este lugar habitado desde hace

décadas lleva a cuestras la huella de la historia en sus rincones; un lugar totalmente atípico a sus alrededores. Como abrir un portón hacia otra dimensión del pasado merideño, pues en plena urbe se halla uno en el campo.

Es una propiedad campestre, una isla encantada. Cuando entré a este lugar mágico y me senté en un larga banca de una de las casas junto al Señor Benjamín Ramírez escuchándolo al tiempo que miraba las plantas y arbustos fue como sentirme sentada en la banca de la casa de José Juan en las Lomas de Mocotíes Alto en las laderas de la Pedregosa. Eso me asombra y cada vez que paso caminando, no puedo evitar pararme a contemplar el sitio y maravillarme de los secretos que guarda mi ciudad.

Vuelvo a los Caciques y frente a las residencias hay una estructura testigo de lo que fue la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Los Andes (ULA)... ahora un fantasma que alberga Vigilancia de la ULA, en total descuido este patrimonio arquitectónico de la ciudad que pareciera clamar a gritos ser visto, no pasar invisible y devolverle la vida! Él puede constituir lo que los arquitectos en su clasificación de topos denominan *lugares altópicos* (Vielma, *sf.*). Un paisaje no habitado que corre, en el tiempo, junto a otro paralelo poseedor de un sentido de vida para el habitante. Este lugar altópico permanece mostrando sus estructuras desgastadas, en ruinas y decadentes pero existentes, que eventualmente pueden ser sitio de estadía esporádico para algún señor de la calle sin hogar, o guarida de delincuentes, o la salvación para ciudadanos que manifiestan por los derechos humanos y de vida del país al ser perseguidos por grupos de colectivos motorizados que aterrorizan a la población venezolana.

Sigo caminando y desde la Línea de Taxis hasta el Hotel Tibisay, antiguo Cine, se aprecia en todo el trayecto el uso comercial que, a diferencia del anterior, le otorga otra identidad. Además paralelo a él se encuentra otro paisaje: la Hoyada de Milla, que tiene otro espíritu. En este tramo de la Avenida Universidad me encuentro con los abastos, las carnicerías, el Restaurant Chino, la panadería, los abastos chinos con su mundo particular, el extinto pequeño Restaurante árabe de shawarmas, la venta de baterías. Aquí también el centro de alienación de carros de Lombardi, cuyo dueño murió a manos del hampa a plena luz del día, y diagonal la Clínica Veterinaria, cuyo dueño corrió la misma suerte que el Sr. Lombardi. ¿Cómo la ausencia de una persona y la causa injusta que obliga a partir a destiempo a alguien, cambia la percepción del lugar? Es como si algo del brillo del lugar desapareciera, su destello particular... queda la luz pero le falta un color a su arcoíris.

En la Redoma con la escultura de Mariano Picón Salas en el centro y el monte creciendo alrededor, y si nos descuidamos también la basura! miro hacia Liria en la Sierra Norte, giro y miro la Sierra Nevada; qué sitio debió ser ¿tendría

ese aire de Mérida en Milla, o Chaplin que ya perdió y que daba la bienvenida al visitante que entraba en Mérida? De aquí hasta la Plazoleta Chaplin, la avenida cambia su rostro... yo lo veo algo gris, ¿será que tanto concreto me abrumba y su estrecho tramo con los vehículos transitando en fila le dan algo de frialdad a mi corazón? ¿Tiene otra personalidad tan marcadamente distinta? Me parece que sí. Este trecho parece impersonal: el MTC (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) cuyas instalaciones acompañan casi todo el sector.

Aquí debo hacer una pausa merecida: entrar a las oficinas del MTC justo frente a la Redoma me permite conectar con otro espíritu interno a la edificación. Me encanta como los “*encantos andinos*” la arquitectura de la edificación de un piso y planta baja, pensada con unos ventanales grandes desde donde se puede contemplar las dos sierras en todo su esplendor y se puede, por un breve instante, creer que se tocan los árboles de la sierra con las manos; un respiro visual para el tedio del lento transcurrir del papel y la burocracia. Sigo las líneas de las puertas de madera de cada oficina, el piso de granito, las amplias escaleras, una arquitectura bella. Y veo que así sigue siendo Mérida, llena de sorpresas.

Retorno de mi pausa. Seguido de este “conjunto “de oficinas del Ministerio, bajando a mano izquierda, le siguen las que corresponden con tránsito terrestre; la venta de maderas, cybers y en adelante de esa avenida hasta Milla casas, bodegas y par de talleres mecánicos, ya es el aire de Milla que domina. Ahora me ubico otra vez en la Avenida Universidad en el MTC, para contemplar su rostro bajando del lado derecho: el Hotel Prado Río y las instalaciones más recientes del Hotel Escuela de Los Andes, las licorerías y seguido la Cruz Verde y Plazoleta Chaplin.

Lo que más me gusta de los alrededores Plazoleta Chaplin, en la Cruz Verde de Milla, son la muy evidente casa de arquitectura de los años '50 del siglo XX, Villa Carmen, ubicada justo frente de Chaplin en la avenida que viene subiendo de Milla, y la propia Plazoleta con la Casona antigua sede de Corpoandes, hoy una bella posada. De este sitio tan puntual, tan lugar con respecto a la Avenida Universidad, me sorprende que tenga una identidad similar a la ciudad a diferencia de su trayecto precedente. A pesar que cambió con la construcción del enlace vial, conserva mucho del espíritu de *Cumbres* en los sectores de Milla y Belén... es que hasta su nombre, Cruz Verde, denota una identidad que persiste.

En la casa antigua Villa Carmen ahora solitaria y casi en ruinas, parece también irse convirtiendo en un lugar altópico, aun estando en el mismo entramado urbano de casas; pues su arquitectura distinta y el abandono que la va invadiendo la convierte en un ser extraño dentro de este lugar. ¿Qué haremos para volver a mirar la ciudad, sus sitios de valor histórico arquitectónico en estos tiempos que se vuelven tan impersonales?. Diría yo, ser menos turistas y más

paseantes de nuestro propio lugar. ¿Cómo haremos para despertar de nuestra indiferencia, de este letargo y tornarnos más humanos; y mirar amorosamente con sorpresa la ciudad? y luego de re-encontrarnos con ella sentirnos en un “inalienable paisaje poético”.

EL INALIENABLE PAISAJE POÉTICO

Llego a la *Cumbres* del casco central de la ciudad y vuelvo a apreciar que desde casi todos los sitios en Mérida puedo mirar hacia las Sierras, sus verdes laderas y el azul del cielo. Desde la ciudad tengo la sensación de estar asomada a un balcón mirando un jardín, y resulta que este jardín son las laderas de Liria y Cerro de Las Flores hacia los Próceres, o San Jacinto y otras aldeas hacia la Sierra Nevada. Contemplo los árboles en sus distintas tonalidades de verde, y veo como motas salpicadas por los cerros las casas, unas campesinas, otras quintas. Esta mezcla urbano rural tan característica en las laderas aledañas a *Cumbres*.

Entonces mi alma se posa en las laderas que me rodean y me quedó inmóvil sintiendo que puedo tocar este paisaje rural; salir de aquí y estar allá, caminando por sus veredas pasando entre los zanjones. Y retornar a este otro paisaje urbano que también palpita en mis venas. Aquí tengo, frente a mí, tan cerca y tan lejos a la vez un cuadro bucólico, que es el otro rostro de mi ciudad... estas montañas que la acompañan y que han estado antes que la ciudad surgiera como una creación extraña, venida de la nostalgia del español “al extrañar” su propia tierra. Estas laderas ahora con menos vegetación y más casas se muestran para quien las desee ver y dialogar con ellas desde una esquina de la ciudad.

Cuando estoy *paseando* en Mérida, contemplando la ciudad mientras me desplazo bajando desde Milla al Centro de la ciudad, me topo con las montañas como si las calles de la ciudad me pudieran conducir de manera directa hasta ellas: cerros y lomas que me van apuntando que hacia el páramo donde me esperan las grandes esculturas rocosas (Figura 9).

Pero si observo desde la ciudad hacia el sur, entonces se anuncian montañas cuyo cuerpo suavemente sinuoso se visten distinto en su vegetación y me dejan saber que más hacia el sur me encontraré con el pie de monte andino que da la bienvenida al paisaje y cultura llanera.



Figura 9.- Desde la calle 24 hacia El Espejo, camino silente y siento que mis pasos me llevarán sin pausa hacia la Sierra Nevada.

Fuente: Rebeca Pérez (2018).

SENTIDO DEL LUGAR, LAS AGUAS DE CUMBRES

Uno de los rasgos que distinguen a Cumbres son sus ríos, los cuatro ríos que bajan desde la Sierra: Albarregas, Milla, Chama, Pedregosa. Como decía Mariano Picón Salas:

...el paisaje de Mérida fue creado en un día de sumo alborozo por un Dios demasiado inventor que se entretenía en recortar y tajear montañas, en esparcir paletadas de color, en orquestar desde la meseta una sinfonía de aguas que a veces braman como el Chama en los meses más tormentosos, o apenas susurran como el Milla cuando acaricia los verdes campos de Liria... (PICÓN SALAS, 1966, p.193).

...Albarregas, río de clarísimas aguas, sombreado de naranjos silvestres, de algún sauce llorón de peinado ramaje, de un fondo de tejados sobre la cuesta roqueña en que parece amurallarse la ciudad y que le deban a nuestra Mérida, contemplada desde la ribera, un aspecto de villa española – Ávila o Salamanca- (PICÓN SALAS, Carta a Emilio Menotti en Nieves de Antaño, 1981, p. 244).

Aguas cristalinas, aguas cantarinas, aguas juguetonas que celebran la fluidez de la vida. Y así como la vida es transitoria, igualmente la ciudad con sus paisajes es cambiante. Sin embargo, también parece que la ciudad tiene un alma y que al igual que la humana es eterna. Hay un sentir que se adueña de mí cuando pienso en los ríos de mi ciudad: aunque el río esté contaminado por la mano del hombre no

podrán jamás quitarle su voz, su sonido a veces abrumador, a veces un susurro que llega para apaciguar el espíritu.

Tampoco puede el hombre detener su marcha, su serpentear a veces lento a veces voraz, pero siempre en movimiento. Puede el hombre embaularlo para morar en sus espacios naturales y tratar de silenciar su voz, pero debajo corre con vida y su eco tímido resuena; otras veces se le desvía de su camino natural pero inevitablemente su fuerza vital clamará por retornar a su lugar materno. Mérida, Mérida... tus ríos te cantan, te modelan como el escultor que acaricia la arcilla y va torneando sus curvas.

Albarregas en la Cruz Verde de Belensate, antiguo lugar de brujas como le llamaban algunos. Ese trayecto de Belensate hacia la avenida Andrés Bello a dar con el Acuario es una estampa maravillosa (Figura 10), tanta vegetación que abriga el camino, sus sombras y el paso de la luz a través del follaje... y junto a ello el sonido del Albarregas. Ahora es imposible bañarse allí como en época de Picón Salas - cuando la gente hacia sus picnic los domingos - pues no se saldría ileso de alguna enfermedad en la piel, bacterias y derivados de la contaminación despiadada debido al crecimiento urbano sin urbanidad, sin sentido de "*filia*" hacia la "*polis*".

El rumor del río acompañado de su olor natural tornó a su fin. Hoy en día es un atentado al olfato transitar hacia el ocaso por el sendero de Cruz Verde y que penetren los aromas putrefactos del mal herido Albarregas. Sin embargo, el encanto al pasar por allí, como si me adentrara en una pagoda, permanece intacto en mí porque ese entramado verde y el jugar de la luz con las hojas de los árboles me conmueven cada vez que tránsito su sendero.

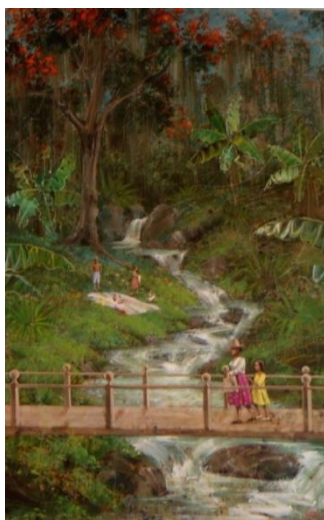


Figura 10- Bañistas en río Albarregas. Oleos/mdf.

Fuente: Omar Cerrada (2005).

En su largo trayecto, Albarregas viene bajando desde la montaña y pasa cerca de Liria por la antigua Cruz Verde de Milla, ahora enlace vial, y de allí continua su paso acompañando a la ciudad hasta La Punta, más allá de Belensate. Antiguamente los pobladores pasaban de Milla hacia Liria por el sitio conocido como “paso de los cocos”, por una callecita ciega por la avenida 1 que en su trayecto final mantiene una reja cerrada hacia su antiguo sendero. Me imagino la gente transitando por ese “paso” para pasear por las sendas que bordeaban las aguas cristalinas de Albarregas, y los merideños retozando mientras escuchaban el rumor del río, contemplaban en la quietud sus aguas y se “remojan” en ellas con la feliz inocencia de los niños.

Pero la Cruz Verde de Milla cambió luego de la construcción del “enlace vial” que conectó formalmente el flujo vehicular de Liria con Milla en Chaplin. Sin embargo, cuando se camina por ese trayecto del enlace antes de llegar a la Plaza de Toros acompañados con el verde de los pastizales y el río, se aprecia ese otrora espíritu de campo. Es como si pudiera sentirlo de nuevo en mi mente a través del olor, del color de la vegetación, o ¿será que activa un lejano recuerdo de mi infancia o una estampa descrita en la literatura? Pero este espíritu está en el lugar y mientras lo camino contemplo esta imagen que conserva todavía algo de la antigua fisonomía del paisaje.

Ya saliendo hacia Liria en el Núcleo Universitario de Derecho, Humanidades y Faces me topo con otro rostro distinto. Liria dejó de ser el campo de potreros y en él se sembraron las infraestructuras de concreto que acogerían al mundo del conocimiento, como una vez lo hizo el Seminario San Buenaventura y el antiguo Colegio San José en la ciudad (Figura 11), lugares que aún existen. El Seminario se mudó a Las Heroínas para albergar el mundo teológico. Y el Colegio San José para dar amorosa cabida a las Artes: la Danza, la Música, la Galería La Otra Banda...unos saberes y artes que se supieron enraizar en este espacio como sus espléndidos árboles en tan noble arquitectura.



Figura 11.- Antigua Colegio San José. Mérida.
Fuente: J. Abraham León (1995).

Los bailarines, las partituras flotando por los salones a través de los instrumentos musicales o las cuerdas vocales, las voces de los alumnos, las tertulias en los pasillos, las lecturas en una quietud acompañada del movimiento acompasado de los árboles, los conciertos de sus habitantes.

Hay “no lugares” que se hacen lugares en la medida que se los habita eventual pero cotidianamente. El antiguo Colegio San José es un espacio habitado por la música, las risas, el movimiento cortante de los cuerpos con el aire que dibujan en el espacio las danzas de los bailarines, las partituras flotando por los salones a través de los instrumentos musicales o las cuerdas vocales, las voces de los alumnos, las tertulias en los pasillos, las lecturas en una quietud acompañada del movimiento acompasado de los árboles, los conciertos de sus habitantes.

Ese “no lugar” tiene mucho de un espíritu del lugar que lo acompaña: guarda los pasos de sus antiguos habitantes, los Seminaristas del siglo XIX y principios del XX. Luego cuando pasó a ser Escuela de Música y de Arte, también gravó aquellos pasos de los niños jugueteando por los pasillos mientras esperaban sus clases de flauta, cuatro, piano, solfeo, mandolina, violín y el caminar de los primeros jóvenes que hicieron su carrera como artistas plásticos de Mérida.

Me acerco de nuevo
y parece que aquí he soñado mi vida,
recorrido, sigilosamente, estos corredores
que me conducen a tus recuerdos.

Los patios,
fuente de sonrisas que se escabullen
entre árboles y fragancias de juventud.

Tus estancias,
la brisa recorriéndome caricia de madre selva
sombras amorosas del atardecer.

OTRA MIRADA DE LA CIUDAD. LOS MERCADOS

El olor de las verduras, el color que revolotea por doquier donde uno mire. El bullicio, la conversa amena de quien se detiene en cada puesto, o de los “habitantes” eventuales que durante dos días tienen este espacio como lugar de vivencias y trabajo. Se convierten en vecinos de dos días cada semana durante el año.

Si se llega al Mercado a media mañana de un sábado, Uno se encuentra entre un laberinto de gente; y si se es paseante además de comprador se puede ver este aparente “no lugar”, como le denominarían los antropólogos, como un lugar de Mérida con tanto espíritu donde se vuelve a ser merideño.

Entonces no habrá prisa sino un transitar buscando las mejores verduras según el gusto y sencillamente disfrutar del lugar. Pero si se va sin el escaso dinero en efectivo, la mira también será buscar los mejores precios en los puestos que tengan punto de venta. Entonces a caminar! ya no solo para buscar verduras frescas y baratas (Figura 12), aquel tradicional *barato* que era el juego normal de la oferta-demanda, sino verduras en la escasez y a la vez precios que ayuden a tratar de hacer un mercado que rinda con el poco poder adquisitivo que ahora tenemos en medio de una escandalosa hiperinflación bien planificada.

Afortunadamente esta experiencia cotidiana de largas colas y escasez económica no ha logrado cambiar el hecho que nos convirtamos en habitantes-paseantes de un lugar tan lleno de identidad merideña como es el Mercado. Hay personas que tienen 25 años y más trabajando en sus puestos de venta, como la señora Rosa de las ramas que hace vida aquí desde que se fundó el Mercado y tiene su puesto en lo que se conoce como Jacinto Plaza. Ella estuvo primero en el Mercado Tatuy en el centro de la ciudad, después del incendio se fue al Jacinto Plaza.

En este paisaje urbano que tanto me deleita, uno se siente a gusto. Hay un encanto en ver la gente con sus rasgos culturales de campo, o los rostros nuevos de gente jocosa que echan broma y vitorean cuando el punto de venta pasa rápido! y en medio de este desastre de país hace que Uno se ría...supongo que eso es la vida: no dejar que se nos vaya de las manos y que siempre se pueda saborear los buenos momentos que siempre nos llegan.

Sentir el Mercado como lugar merideño de “habitar” y de “caminar” es una experiencia de conocer el mundo, una faceta muy preciada de la ciudad, de sus lugares de identidad estética y cultural. Por eso me gusta, es tan distinto a lo impersonal de los supermercados (de los pocos que quedan en la ciudad); por otra parte, ir al abasto tiene otro matiz y encanto, pero el Mercado Soto Rosa y Jacinto Plaza (Figura 12 y 13) tiene una vida propia ¿será su género de vida?

Uno transita entre los estrechos pasajes del paisaje interior del Jacinto Plaza o los que conectan Jacinto Plaza para salir al Soto Rosa, o las “calles” del Soto Rosa, si así quisiéremos denominarlas, y se sabe que se va a ir a saludar a los amigos que venden... de aquellos que se hace uno cliente y se va desarrollando una relación de *filia* particular; y aunque no se compre igual es paso seguro para saludar y sonreír. Pasar a tomarse el cafecito negro por el puesto que se hace de nuestra preferencia; crear querencias.



Figura 12.-Ventas de plantas medicinales en Jacinto Plaza.
Fuente: Rebeca Pérez (2018).



Figura 13.- El espíritu del mercado Soto Rosa.
Fuente: Rebeca Pérez (2018).

Llegan ahora a mi mente las líneas escritas en *“Viaje al Amanecer”* y logro entender el apasionamiento de Picón Salas con su ciudad, nuestra ciudad, y enamorarme una y muchas veces más de este habitante de Cumbres, escritor y paisano a través de sus palabras tan evocadores que emanan de su corazón:

Así, en la ausencia de mi ciudad, cuando pronuncio la palabra “Mérida” vuelvo a oír cantar todas las aguas y huelo todas las flores y las plantas de un inalienable territorio poético. Digo, por ejemplo (y todo merideño me comprenderá bien): “díctamo real”, “cínoro”, “incinillo”. Me provocan las frutas que vendían en el mercado: los rosadas “curabas” de los páramos; los “caimitos” de Ejido; las razas manzanas de Pueblo Nuevo; las “piñas” de Chama; las “badeas” de La Pedregosa... (PICÓN SALAS, 1966, p.194).

En el Mercado se encuentra un respiro para recordar y sobre todo ejercer la merideñidad (Figura 14), olvidada o dejar a un lado ante la agresividad a que nos lleva la ciudad, esta urbe que tanto ha cambiado: con pocos espacios públicos limpios y seguros para transitarlos... dejaron de Ser.

La ciudad se transformó en pocos años y de manera abrupta en un espacio poco amigable, sobre todo el casco central de Mérida, otrora lugar de reunión; antes nos planteábamos el problema de los buhoneros y la desorganización funcional de la ciudad, ahora nos encontramos con calles desoladas e inseguras en el día por la ausencia desde hace años de los *policías*; los señores indigentes que abundan escudriñando junto a los perros en la basura para comer, los niños solos deambulando sin padres por las calles pidiendo limosna, buscando comida en las panaderías para desayunar o almorzar, o siendo explotados por sus propios progenitores. La basura, la delincuencia, cierta generación de jóvenes que en 20 años se acostumbraron al hábito de no trabajar sino a la cultura de la mendicidad, del robo y del esperar la limosna estatal bajo la premisa del gobernante *"debe dárseles sin trabajar porque es su derecho luego de tanto años de exclusión social"*..; *hasta a robar tienen derecho.."*



Figura 14.- Serie Mercados. Oleo s/tela.
Fuente: Omar Cerrada (2008).

Sí, la ciudad cambió. Aquellos negocios de toda la vida apreciados por sus significantes como parte orgánica de la ciudad fueron bajando sus santas marías

ante el desmantelamiento de un país: Selemar, el café del italiano de la plaza Bolívar (cuánta gente se reunían a ver los partidos de fútbol), el Centro Comercial Colonial en la avenida 3, el Gran Mundo (hoy reducido a dos pasillos con escasos artículos), la zapaterías Zolanda y Casa Valero; la Casa Alicia (venta de hilos y botones) reducida a la mitad de su establecimiento, el Almacén El Gallo... y así.. es que eran íconos de la ciudad. La gente que atendía y sus dueños eran personajes parte de la identidad de la ciudad, parte de nuestras querencias.

Había una merideñidad en el Almacén El Gallo en la av. 2 entre calles 24 y 25 o en los almacenes de muebles de los árabes con esa atención milenaria del comerciante que llevan en sus venas y traían del Medio Oriente a estas montañas andinas equinocciales. En la avenida 2 en el sector el Llano, sitio por excelencia de los almacenes árabes que fueron cerrando paulatinamente y de manera obligada desde el inicio progresivo de la debacle socioeconómica inducida por el Régimen dictatorial y sobre todo la pérdida de valores alimentada por el estado tiránico en los jóvenes de la generación de los años '90 en adelante y el propio estamento político sin sentido de *polis*. Todos estos lugares comerciales fueron sustituidos por una "serie" de venta de ropas interior (hasta 3 en una misma cuadra) o sino venta de verduras y comida como lo demanda la pobreza actual.

En fin, la vida ahora es la búsqueda itinerante de comida ante su escasez y altísimo costo frente a unos salarios que no cubren las necesidades básicas, menos aún darse el gusto tan preciado de sentarse a tomarse un café con un amigo en alguna cafetería de cualquier esquina de ciudad, o en el disfrute de la propia compañía mientras se contemplaba el discurrir de la ciudad o la luz del atardecer acariciando la montaña.

En este contexto se valoran tanto aquellos lugares de la ciudad que logran conservar ese espíritu de Mérida como el Mercado Jacinto Plaza y Soto Rosa o el Mercado Periférico, el Mercadito de 21 por allá en la avenida 2 lora, incluso los puestos de verduras de los días sábados en la avenida 2 lora entre calles 20 y 22; un tesoro de vida cotidiana que guarda la ciudad, un paisaje transitorio y efímero de colorido y aromas, de rostros y sombreros, de sonidos y collage. Las flores, las verduras, el olor de las plantas aromáticas cuando se transita un sábado a las 7 de la mañana, le otorga, junto a los establecimientos tan particulares de la zona, los rasgos que identifican y definen la avenida 2 Lora de otros lugares también tradicionales de *Cumbres*.

Retorno al Mercado Soto Rosa, me maravilla ir a comer alfajores con el mismo Señor de la fulgoneta azul celeste que luego de 25 años se mantiene allí en el mismo lugar que hace tantos años. ¡Cómo no amar este lugar, lleno de querencias! El estacionamiento llamado Mercado Soto Rosa, antiguo Estadio Soto Rosa, es la parte

más nueva y al descubierto donde llegan la mayor parte de los productores (Figura 15 y 16).



Figura 15.-Estacionamiento Soto Rosa vía mercado.
Fuente: Jesús León Barrios s/f.



Figura 16.- Mercado Soto Rosa y la Sierra del Norte, Cara del Indio.
Fuente: Rebeca Pérez (2018).

Hay un mini-mundo donde mirar y deleitarse en la frescura de las verduras, la textura de los granos, la tradicional venta de pollos vivos, la carne y quesos, las cachapas y tungas no pueden faltar ni la venta de maíz pilado para la elaboración

de las arepas, los camiones de plátanos donde el verde oliva se mezcla con el amarillo. Las frutas que se encuentran al final del estacionamiento para salir a Campo de Oro, dan gusto contemplarlas y casi se hace agua la boca con los magos, las lechosas, las jugosas naranjas, las badeas, las curubas y parchitas, los limones, el níspero y no falta la panela con el olor a caña que me transportan a los trapiches de Ejido y San Juan de Lagunillas.

Llegan los jueves al mediodía muchos vendedores con sus camiones, instalan sus puestos o toldos con varas de metal y techos de lona o de plástico negro o transparente. Se llega a habitar un estacionamiento “vacío” y en cuestión de horas le dan otra vida: su función y fisonomía cambia; hay una metamorfosis, una transformación que no me había detenido a pensarla. Claro que la vemos pero como algo curiosamente inadvertido, que está allí tácitamente, ocurre y no lo pensamos, llegamos a ese espacio habitado transitoriamente a darle nosotros, también, vida temporal

Tal vez, visto “de pasada” algún día que tomando un bus de la línea Campo de Oro me llevara hasta el Gimnasio Soto Rosa hacia la zona de venta de repuestos de carros, y seguramente miré de reojo un gran estacionamiento vacío, con un sin sentido para mí o para muchos mientras no está el Mercado. Es en esos días de semana que lo vemos como “no lugar” antropológico, pues espacialmente el lugar está allí pero sin habitar, sin función, es decir un *no lugar* (metafórico) si por ello entendemos un lugar sin sentido de arraigo, de vivencia cotidiana pero que es un *topos*, una entidad geográfica concreta existente aunque no estén presentes las relaciones sociales que nos hacen denominarlas a nosotros lugares. Un no lugar, un sitio de paso donde no concurre gente a no ser que se pase más cerca para ir al Estadio 9 de Octubre.

En el estacionamiento está la puerta de entrada al antiguo Estadio Soto Rosa. Pero los días de Mercado queda oculta entre los camiones de venta de hortalizas y el “bululú” de gente, de esa manera pasa invisible y entre semana no se acude al lugar cuando podría apreciarse. Así que queda desapercibida, anónima o ¿será huérfano de contemplación, huérfano de *polis*? pasando a convertirse en un lugar altópico.

CIUDAD Y EL ESPÍRITU DEL LUGAR

Como inicié este recorrido como paseante por el norte de *Cumbres*, resultó que sin un plan predeterminado ahora concluyo mi recorrido por el sur de la ciudad. Sentada en un café de la Panadería de Las Tapias (Figura 17), cerca del Museo de Ciencia y Tecnología, siento que estoy bajo otro matiz del caleidoscopio de mi ciudad. Es un lugar más impersonal que el Mercado, aunque tiene su gente

asidua, amigos de tertulia -tan necesaria en estos tiempos-, vecinos que hacen de ese espacio su lugar.



Figura 17.-Avda. Andrés Bellos, Las Tapias.
Fuente: Rebeca Pérez (2018)

Como persona de paso escucho las cornetas de los carros, la gente hablando... este no es un lugar para quedarse mucho tiempo. Sin embargo, me gusta ver desde aquí los atardeceres, contemplar el naranja del sol cuando comienza su recorrido hacia el ocaso. Es una luz que me hechiza, ¿será que la naturaleza “me encanta” más que la ciudad y que los humanos? Recuerdo lo que fue este paisaje semiurbano, antes de “la llegada” del Trolebús. Cuántos árboles estaban en la avenida ofreciendo aquel frescor visual, aquella sensación que otorgaban de estar en La Punta; árboles grandes llenos de tanto verde albergando todo un mundo de aves. Ahora veo árboles de metal.

Estos recuerdos me hacen pensar en los llamados “paisajes de la memoria”. Considero que el paisaje es lo que es, lo que veo y percibo ahora; lo demás son *recuerdos* que acompañan al título de paisaje. Aquél paisaje que fue, ya no existe; lo que permanece es la melancolía de Uno, una imagen en mi mente del pasado. ¿Qué quedó? solo el espacio donde estuvo ese paisaje porque su configuración cambió, pasando a ser otro paisaje que es sujeto de cambio cuando el hombre lo interviene para modificarlo.

Sigo aquí en este lugar, mirando ahora hacia lo lejos... al horizonte; y como en *Cumbres* mi vista se encuentra con las montañas y el color del cielo me anuncia que

hacia el sur de la ciudad, de “La Punta” hacia “abajo”, me toparé con otros paisajes. Exido y más allá Jamuen... los paisajes semiáridos en la cuenca media del río Chama. Sé que cuando me desplace hacia allá me seguirán las montañas, la Sierra Nevada y la Culata, que en esas cotas altitudinales muestran otro rostro: la sequedad, la sepiá, el oliva cactáceo, las laderas marcadas con el tatuaje de la erosión, la vegetación xerófila de porte bajo serpenteando por el terreno rocoso y rojizo que acompaña al Chama, quien amplía su cauce y resuena en la noche despejada del mundo semiárido bajo el cielo estrellado.

Digo que seguirán acompañándome las montañas porque es el continuum de aquellas que vienen desde las nacientes del Chama; pero, en realidad soy yo que me desplazo por este amado paisaje rocoso y me detengo a mirarlas, a escucharlas, a descifrar despojada de la racionalidad el mensaje que ellas tienen para mí.

Retorno aquí a las Tapias y vuelvo a sentir esta sensación de saber que desde cualquier punto puedo ver las montañas casi sin interrupción, y entender que eso es lo que hace esta ciudad única para mí. Entonces, vuelvo a preguntarme ¿hay “paisajes de la memoria”?, y la respuesta que encuentro es que son solo los recuerdos de cada persona, tan nítidos e intensos según hayan sido los afectos. Desde la geografía me pregunto ¿hay paisajes de la memoria?, sigo pensando que no. Encontramos relictos del paisaje que nos permiten conocer cómo pudo ser un paisaje en el pasado, pero esos reliquios son concretos, restos de un determinado relieve, un tipo de vegetación pero no son memorias. Los paisajes cambian, hacen metamorfosis quedando algo de lo que fue transmutando con lo nuevo.

Escribimos científica y poéticamente lo que fue su fisonomía (Figura 18), forma y actitud diría yo de ese espacio geográfico: su cuerpo y su alma; y con ellos queremos no olvidar situaciones que vivimos y asociamos con el lugar donde acontecieron y que nos marcó el alma, y por eso las evocaciones del paisaje nos gustan y conmueven. Hay un espacio geográfico concreto que dependiendo como lo veamos también es abstracto, como buena parte de la realidad que no logramos comprender y que, precisamente, por eso la dejamos a un lado o buscamos encasillarla en un concepto, a veces de moda, a veces duradero.

Tal vez algunos paisajes sean más indomables con un espíritu tan penetrante que logran cambiar el alma humana: aquí en *Cumbres* por ejemplo las lagunas, los arcos, las nacientes, y, entonces, inevitablemente me pregunto: ¿qué tienen los páramos para que su silencio cale tanto en mi corazón? ¿Qué tiene la zona semiárida para que la voz del viento me conmueva y “mueva” los cimientos de mi ser? (Figura 19)



Figura 18.- Pantano Grande en Páramo de Gavidia. Andes Merideños Venezolanos.
Fuente: Rebeca (Pérez 2015).



Figura 19.- Jamuen Tinta s/cartulina.
Fuente: Johana Lovera (2000).

¿Qué encanto tienen las lagunas para que nos hagan silenciar reverentemente e intenten explicarnos en su lenguaje el sentido real del tiempo o del no tiempo y nos haga saber de su infinitud? (Figura 20)

¿Qué tiene el mar que al contemplarlo junto al azul del horizonte nos muestra el fluir de la vida. Esta quietud profunda oculta en su movimiento superficial del mar que refleja mi propia alma?

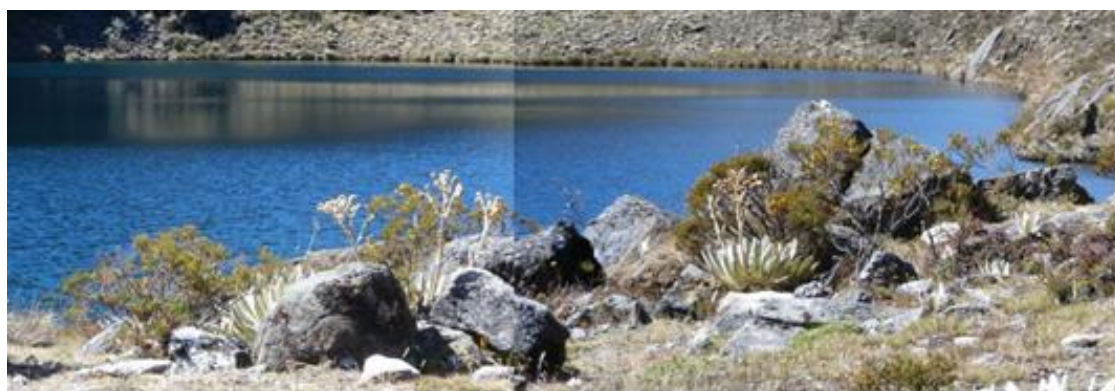


Figura 20.- Lagunas Las Bravas. Páramo de Gavidia.
Fuente: Rebeca Pérez (2015).

O, ¿qué hace que al ver la puesta del sol mientras viajo en un avión, sienta que ese es el reino de los cielos...y desborden las lágrimas ante la grandeza indescriptible de la luz eterna que, aparentemente, se oculta en un ocaso? Yo miro este paisaje de *Cumbres*, estos cuadros de mi ciudad tal como son y los escribo, sé que desde mi corazón; pero también los observo y busco conocer el sentido profundo de mi ciudad. Y ello me conduce a Mariano Picón Salas, a sus recuerdos en *Viaje al Amanecer* (1920) o en *Las Nieves de Antaño* (1981) donde describe la ciudad - a *Cumbres* como le llamó - para guardar la imagen de lo que fue su terruño. Y comprendo que su escritura tan poética lo que nos remite es a su corazón, el del joven que atesoró su amada niñez que va de la mano con el entorno que vivió, con el espíritu del lugar; de los lugares que supo descubrir en *Cumbres* y sus alrededores cercanos:

En el escenario de fresco verdor, nieves, flores y torrentes, sierras donde los cielos se amarran como banderas, que es el de mi nativo paisaje merideño, llamábamos "sol de los venados" aquel en que la tarde se prolongaba de un celajes, parecía jugar como la paleta de un pintor hambriento de matices en cada loma, en cada quebrada, en cada arboleda en que concluía el horizonte, antes de que se extendiera la noche. Miro ya a ese paisaje que dejé de muchacho, con el sol de los venados que es el de mi experiencia y mi melancolía vivida. Cuando

uno también selecciona el color y dibujo esencial, en el laberinto de todos los recuerdos... "(PICÓN SALAS. Nieves de Antaño, 1981, 149).

Recuerdos maravillosos y llenos de amor hacia la ciudad que caminó y contempló.

... Soy todavía un jubilado jinete de mucha memoria para no saber todas las vueltas que tenía la "Cuesta del Ciego" o cómo se subía a través de cerros y "llanadas" a aquel extraño lugar paradisíaco en que se ocultaba su secreto mágico la "Laguna de las Flores (...)" (PICÓN SALAS, 1966, p. 195).

"Después, Mérida y yo seguimos creciendo, y quizás nos tornamos más cosmopolitas. Sólo la sierra cesó de empinarse, y cualquier cambio en su tamaño lo advertirán los hombres dentro de cuarenta siglos. Las aguas que bajan de sus vertientes, la siguen ciñendo con sus collares de infinita albura. Hay todavía pájaros y mariposas, menos mudables que las generaciones humanas... Los jóvenes ya no se rapan las barbas y leen libros de versos en la imponderable "Barbería" de don Rafael Puente. Entre esas nochebuenas de allá lejos y las de ahora, ¡qué frontera de nieblas, de oscuros cirros, de cambio y de soledad!" (PICÓN SALAS. Nieves de Antaño, 1981, p. 218).

Sigue existiendo *Cumbres* con los cambios de un urbanismo que quisiera devorar con su presencia las montañas, siguen estando los mercados con ese "no sé qué" de la ciudad, y que aún en el mismo lugar no son los mismos porque su mezcla con lo nuevo de Mérida les otorga otro sentido (Figura 21). Sin embargo y aunque parece contradictorio para mí misma, también hay mercados y mercaditos de la ciudad que aun estando rodeados del cambio urbano, cuando se penetra en ellos se siente el mismo espíritu de siempre, ¿está eso en la gente que lo habita, con más años pero que sigue estando allí? como en el Mercadito de la calle 21 o los puestos de los sábados entre las calles 20 y 21 con avenida 2 Lora; o ese aire del Mercado Periférico o del Jacinto Plaza.



Figura 21.- Mérida
Fuente: Jhon Márquez (2018).

En contraposición está el Mercado Principal, más moderno con sus estructuras de concreto pero que carece del espíritu de los mercados para transmutar en una rara mezcla de supermercado provincial y mercado de

verduras moderno, a la vez que oferta turística de mercado económico que le hace perder la naturalidad del mercado campesino.

Aunque siga pareciendo contradictorio de esta paseante-habitante debo decir que en *Cumbres* en los sitios de Milla, Belén, la avenida 2 Lora desde Milla hasta la calle 22, la Avenida 1, el Casco Histórico Central de Mérida (ya no tan histórico) desde la calle 16 hacia “*arriba*” por todas sus avenidas es lo que más conserva el espíritu de la Mérida de ayer en sus distintas manifestaciones personales; sin embargo, como cuerpo ha cambiado, no es igual.

Busco el espíritu de la ciudad merideña, lo logro sentir y no sé si podré describirlo con palabras porque como las verdades o las cosas bellas o el bien y las virtudes no hallan cabida en las palabras, afortunadamente no se pueden aprisionar ni encasillar en las palabras y eso las salva, y salva a quien las logra captar en su corazón porque perduran eternamente sin necesidad de crear recuerdos ni memoria, sencillamente son, están, se unen a Uno. De manera similar como Basho lo deja entrever en el haiku sobre la flor de Nazuna¹, cuando contempló la diminuta flor y eso bastó para comprender su belleza y esencia porque el caminante se hizo Nazuna, fue Uno con ella. Entonces ya no hay intención de arrancar la flor para descifrarla en un laboratorio botánico acabando con su belleza al tratar de entenderla desde el mundo científico occidental de la razón.

Tal vez eso sea buscar el espíritu del lugar, finalmente hacerse Uno con el paisaje, hacer comunión con los lugares, no porque se planee o se fuerce a hacerlo sino porque surge una disposición inesperada que hace que por fin se “vea”, se sienta y palpite tanto en Uno que seas el “espíritu del lugar” y nada más haya que decir. Como me sucede en *Cumbres* durante los meses de febrero y marzo al contemplar maravillada el surgir las llamas del atardecer en los Bucares, contemplo la caída de sus hojas naranjas a los pies de sus troncos marrones y el verdor del césped. Y cada año es como si fuera la primera vez. No se necesita, entonces, descripción botánica alguna ni saber cómo se comporta su población, a qué comunidad vegetal pertenece.

¹ Basho (1644-94) compuso una vez un poema de 17 sílabas, haiku o hokku:

Cuando miro con cuidado
 ¡Veo florecer la nazuna
 Junto al seto!

Es probable que Basho fuera caminando por el campo cuando observó algo junto al seto. Se acercó entonces, miró detenidamente, y descubrió que era nada menos que una planta silvestre, insignificante y generalmente inadvertida por los caminantes... Basho era un poeta de la naturaleza, como lo son la mayoría de los poetas orientales. Aman tanto la naturaleza que se sienten uno con ella, siente todos los latidos de las venas de la naturaleza... (SUZUKI; FROM, 2012, p. 9,10).

Todo lo dice el Bucare mismo cada año si se lo ve con el éxtasis que Humboldt miró y abrazó a las Regiones Equinocciales. Porque Humboldt logró entender la estética de la naturaleza, la belleza del paisaje en su armonía.

Por eso al vivir la estación de los bucares en mi ciudad, ese espíritu de los lugares de *Cumbres* habita y habla en mí:

Eres tierra, retoño
fuego estacional que me encadena a tu seducción
A ti me entrego,
en caída libre
hasta el fondo de tú explosión crepuscular

Don Mariano Picón Salas lo expresó maravillosamente en *Viaje al Amanecer* (1981, 5) cuando amorosa y poéticamente escribió:

Aguas frías que descienden de la montaña nevada: árboles de luminosas hojas verdes y sombra apaciguadora, helechos y musgos donde se cristaliza el rocío;...

Y los cuentos de Mérida, y el olor de sus flores, y las fiestas de aguas y verdura con que la engalano el clima, me tienen en trance permanente de retornar a su paisaje..."

y allí Picón Salas descubrió el espíritu de *Cumbres*, de su lugar.

Yo retorno a la ciudad, aquí hacia el sur de la ciudad en La Punta...y parada frente a la laguna en Las Tapias mirando más allá de la vista, siento el espíritu que desde allí habita en mí:

Hoy te encontré en cada esquina,
en los rincones de mi peregrinar

Me detuve a contemplarte, acaricié tus parajes
aquellos más lejanos pero que siento puedo tocar
como el escultor al sentir entre sus manos el cuerpo imaginado

Me acerqué a lugares más próximos:
los bejucos, las aves posando en el cristal de la laguna,
los papiros iluminando territorios íntimos.

Tal vez me equivoco y eres tú quien me acaricia
perfumas mi cuerpo con aromas de lirios,
das aliento a mi alma
con este encanto de mi ciudad al amanecer

BIBLIOGRAFÍA

BUNKSÉ, E. Humboldt and an Aesthctic Tradicion in Geography. *The Geographycal Review*. 71 (2):127-146, 1981.

HUMBOLDT, A. *Cosmos. Ensayo de una Descripción Física del Mundo*. Tomo I. Vertido al castellano Alfredo de Lara. Eduardo Perié Editor. Bélgica, 1875.

KESSLER, M. *El paisaje y su sombra*. Colección idea Universitaria Filosofía. Idea Books. Barcelona, España. 2000. 86 p.

PICÓN SALAS, M. *Viaje al amanecer*. Las nieves de antaño. Homenaje a don Mariano Picón Salas en los 423 años de la Ciudad de Mérida. Mérida; Edición de la Asamblea Legislativa del Estado Mérida. 1981.

____. *Suma de Venezuela*. 2º ed. Caracas-Venezuela; Ediciones Doña Bárbara, c.a. 1966.

SUZUKI, D.; FROM, E. *Budismo Zen y Psicoanálisis*. Serie Psicología, Psiquiatría y Psicoanálisis. Fondo de Cultura Económica. 2012. 152 p.

VIELMA, J. I. *sf. Altopía*. Otros Lugares. Crítica Interdisciplinaria a los lugares indeterminados de la ciudad contemporánea. Colección Minerva. Manuales Universitarios. Los libros El Nacional. FAU-UCV. 176p.

[VOLVER A SUMARIO](#)

LA HABANA



Autor: Carlos García Pleyán

LA HABANA, ¿UNA ECUACIÓN IMPOSIBLE?

CARLOS GARCÍA PLEYÁN

¿Es ya la ciudad de La Habana una ecuación imposible, un problema sin solución, un embrollo sin remedio? Aprovecho el polémico título de uno de los últimos libros publicados por Jordi Borja (2013) para subrayar la dramática situación en que se encuentra la otrora Llave del nuevo mundo. Una respuesta afirmativa a ese interrogante sería moral, política e históricamente inaceptable. No puede haber nada que justifique la desidia ante las crecientes necesidades de sus pobladores, o la ignorancia y el desdén ante la más importante concentración de cultura, productividad y conocimiento del país.

Es ya inaplazable cambiar los términos de la ecuación habanera. En la medida en que se sigan asignando recursos insuficientes para su rehabilitación, en que los gobiernos locales sigan siendo débiles, en que no se impulse y estimule una activa participación ciudadana, no podrá esperarse del otro lado de la ecuación otra cosa que nuestra vieja, rota y cansada ciudad.

La ciudad construida y su entramado social son uno de los productos culturales más complejos y valiosos de la historia de cualquier país. El tema de las relaciones entre ciudad y sociedad ha animado el debate central de la sociología urbana desde sus inicios. Es algo comúnmente aceptado que, si bien la ciudad es una construcción social (ya que puede leerse una historia colectiva en su morfología y funcionamiento), también es cierto que ese ámbito construido,

denso y diverso, tiene un fuerte impacto en la conducta social (en términos de libertad personal, variedad de opciones, capacidad de innovación...).

De tal modo que las ciudades no son solo productos históricos edificados, sino procesos colectivos en devenir. Muchos sujetos –gobiernos, empresas, familias, grupos sociales- hacen ciudad por acción u omisión, poniendo o quitando piedras, legitimando o censurando conductas y valores. En cierto modo, construir ciudadanía es definir los límites entre lo legítimo y lo ilegítimo, lo legal e ilegal, lo formal e informal. Y se trata de un proceso continuo de formulación y reformulación. Existen tiempos en los que se concretan y estabilizan consensos mayoritarios y épocas de crisis y cambio. En La Habana nos encontramos en una de ellas. No están claras las reglas de juego. El peso de la ciudad informal es grande en la economía, en la construcción, en el trabajo, en el transporte, en el lenguaje, en los valores. El impacto del “periodo especial”¹ ha desarticulado un proyecto y un pacto social, cuya rearticulación se encuentra en proceso.

¿CUÁLES SON LOS RASGOS ESENCIALES DE LA SOCIEDAD HABANERA ACTUAL?

Intentare una breve caracterización y adelantare algunas ideas sobre los ingredientes que debieran cambiarse en los términos de la ecuación de modo de superar la actual situación.

Algo esencial que caracteriza hoy a la sociedad capitalina es que aproximadamente la mitad de los habaneros no llegaba a los 10 años en 1990², por lo que la mitad de su población ha vivido su vida consciente en pleno “periodo especial”. Uno de cada dos habaneros no solo no vivió la época capitalista sino que tampoco conoció las radicales mejoras sociales alcanzadas en los primeros treinta años de Revolución. Para muchos de ellos vivir en Cuba se asocia a dificultades económicas, desintegración del consenso social, desprestigio de valores como el trabajo, la solidaridad, la honestidad. La estructura y el comportamiento de este grupo social es resultado tanto de la crisis como de las medidas adoptadas para salir de ella: el trabajo por cuenta propia, la doble moneda, la introducción de relaciones mercantiles... Todo ello ha ido conformando una nueva estructura social, demográfica, de ingreso, de valores, así como nuevas dinámicas de ascenso y descenso social y nuevos patrones de desigualdad.

¹ Periodo de extremas carencias materiales en Cuba en los años 90, posterior a la desaparición del campo socialista.

² Censo Nacional de Población y Vivienda (2002). Tabla II.2.

LA CRISIS HA TENIDO EFECTOS DEMOGRÁFICOS

En primer lugar, un radical cambio de tendencia demográfica. La Habana tiene en el 2014 la misma población que en 1990, casi un cuarto de siglo después. No solamente el crecimiento natural ha disminuido hasta anularse (cada año nacen y mueren en la ciudad unos 20,000 habitantes) sino que el crecimiento migratorio tiene un saldo negativo (entran anualmente unos 12,000 habitantes provenientes de otras provincias, pero salen al exterior unos 18,000, con lo que el saldo final es negativo: la ciudad pierde anualmente un promedio de 6,000 habitantes)³.

En segundo lugar, se ha producido un proceso sostenido y progresivo de “deshabanización” y ruralización de la población habanera. El efecto combinado de la emigración inicial de la alta burguesía y parte de las clases medias, así como la salida posterior de residentes nacidos en la ciudad (hoy los que se van son jóvenes en su mayoría: dos tercios tienen entre 15 y 34 años y más de la mitad alcanza un nivel preuniversitario o universitario) y la entrada de contingentes de población de otras provincias con un importante componente rural y más bajos niveles de instrucción, hacen que la cultura urbana se haya contagiado de hábitos, conductas, gustos y patrones culturales propios de otro hábitat. Según el Censo del 2002, los residentes nacidos en la ciudad eran menos de la mitad de los residentes⁴.

En tercer lugar, es alarmante el envejecimiento demográfico. La tendencia nacional se agudiza en la capital del país donde en 1960 había 7 jóvenes por cada viejo mientras que dentro de pocos años –en el 2020- se calcula que haya dos viejos por joven, con los consiguientes efectos en la demanda de servicios de salud y de apoyo especializado, mayores cargas para la seguridad social, así como una tasas de dependencia cada vez más desfavorable.

En cuarto lugar y como corolario de algunos de los fenómenos ya explicados, se produce una mantenida reducción del tamaño familiar. Entre 1970 y el 2002 las parejas con hijos se han reducido de un 62% a un 45%, las parejas sin hijos o unipersonales se han incrementado de un 25% a un 37%, y las monoparentales se han triplicado pasando de un 4% a un 12%. El tamaño promedio del hogar habanero era en 1970 de 4,5 habitantes, mientras que en 2012 se había reducido a 2,8 habitantes⁵.

³ Cifras de los *Anuarios demográficos y estadísticos* de la Oficina Nacional de Estadística e Información. 2013. Muy probablemente esta tendencia se haya agudizado desde 2013 debido al cambio de la legislación migratoria.

⁴ Censo Nacional de Población y Vivienda (2002). Tabla II.14.

⁵ Ello no supone un mejoramiento de los estándares de vivienda puesto que se desconoce la superficie habitable de esas “viviendas”.

LA CRISIS HA TENIDO EFECTOS ECONÓMICOS

Las medidas adoptadas para salir de la crisis han tenido indudables impactos en la vida de la ciudad. La expansión de la economía no estatal ha generado una mayor diversidad de la oferta comercial, gastronómica, habitacional, del transporte, pero también una concomitante degradación urbanística con abundantes y abusivas invasiones del espacio público así como agresiones a la estética urbana.

Es evidente el incremento de las redes informales en el mercado de trabajo, en las vías de financiamiento (por ejemplo, a través de las remesas) y de comercialización de productos y servicios. Por otra parte, la base económica de la capital ha sufrido, además, una radical transformación por la fuerte descapitalización y obsolescencia tecnológica de una buena parte de la planta industrial, de almacenaje y de transporte.



Figura 1.- Panorámica de La Habana.

Fuente: Carlos García Pleyán.

LA CRISIS HA TENIDO EFECTOS SOCIALES

De una parte, es evidente el congelamiento del gasto social⁶ (con una reducción generalizada del presupuesto y una mayor focalización de los

⁶ Entre 2008 y 2012 el presupuesto asignado a educación, salud, vivienda y asistencia social disminuyó en un 10%, mientras que el de seguridad social tuvo que incrementarse en un 23% por el envejecimiento poblacional (y el de la defensa y orden interior en un 59%!). Véase Anuario estadístico Nacional de 2013. ONE.

subsidios en aspectos como la alimentación o la vivienda); de otra, la liberalización de las compraventas (de casas, de vehículos) y de los viajes al exterior, así como la mercantilización de numerosos servicios en el sector de la educación (los repasadores), de la salud (los dentistas), el transporte (los “almendrones”⁷), el comercio (los “merolicos”⁸), la cultura (la venta de CD y DVD, la distribución del “paquete”⁹ audiovisual), etc. Todo ello impacta en una creciente heterogeneidad y estratificación social. Alrededor de un 5% de población –más de medio millón de personas- constituye el núcleo de una naciente clase media que va de vacaciones al balneario de Varadero, mientras que alrededor de un 25% de la población se encuentra en niveles de vulnerabilidad que en otros países se llamaría de pobreza, en particular aquellas familias que dependen solamente de un salario estatal o de las pensiones. Lo que a menudo coincide con patrones de género (madres solteras), o de color de la piel (se sabe que la proporción de remesas que arriba a estos grupos es mucho menor).

Concomitantemente se va dando un desgaste de las estructuras representativas (los niveles locales del poder popular tienen muy pocas atribuciones en una estructura centralizada y verticalista, así como escasos recursos para dar respuestas a las demandas de la población), una languideciente y poco activa asociatividad en los sindicatos y organizaciones de masas y todo ello redundando en niveles decrecientes de interés por la participación social. Por otra parte, la polarización del desarrollo económico, en zonas turísticas o en zonas especiales como la del Mariel, tiende a incrementar las migraciones hacia los polos urbanizados generando con ello crecientes demandas de vivienda e infraestructura social.

LA CRISIS HA TENIDO EFECTOS FÍSICOS

El aspecto físico de la ciudad es, en la mayoría de sus barrios, deplorable (con la honrosa excepción del centro histórico en rehabilitación y algunas cuidadas zonas de Miramar o Siboney). La degradación de las infraestructuras urbanas ha sobrepasado los límites permisibles. La fragilidad de la ciudad ante riesgos tecnológicos (colapsos energéticos o de comunicaciones) y naturales (inundaciones por drenaje deficiente o inexistente, desplome de las redes aéreas por vientos fuertes) es cada vez más espectacular y agobiante.

⁷ Taxis colectivos con automóviles americanos de los años 50.

⁸ Vendedores informales.

⁹ Resumen semanal de films, series, revistas, documentales, etc. bajado de internet y distribuido por vías informales.

La progresiva “formalización” de la economía informal en microempresas familiares o cooperativas de diversos sectores productivos y sobre todo de los servicios ha producido incrementos en la diversidad de la oferta, pero muy frecuentemente ha incidido en la estética urbana con construcciones y diseños de baja calidad.

La insuficiencia de la reparación, rehabilitación y construcción de vivienda es dramática. Si bien la ciudad alberga un 20% de la población del país, el estado solo le dedica un 11% de la nueva construcción (unas 4,000 viviendas para una población de más de dos millones de habitantes)¹⁰ Si bien se liberan unas 2000 viviendas anuales por la emigración, se pierden unas mil por derrumbes.

La liberalización de la compraventa de viviendas ha flexibilizado en alguna medida la rigidez de un mercado dominado por las viviendas en propiedad, la inexistencia de alquiler estatal y la rigidez del único mecanismo legal disponible de adecuación de la oferta a la demanda (la permuta). Sin embargo, se trata de un mercado segmentado por la intrusión de capital exterior (no solo de la comunidad cubana del exterior) que ha generado dos espacios de intercambio: uno con precios altos e inmuebles de calidad y otro a precios más bajos para la demanda local. Uno de los efectos de esa segmentación es el desplazamiento de las familias que ocupaban viviendas de calidad hacia edificios en peor estado, viviendas más pequeñas o barrios periféricos a cambio de monetarizar el diferencial para mejorar su consumo diario. La edificación estatal dirigida a grupos de interés está generando condominios de médicos, de militares, mientras se incrementa la población albergada con cada tormenta que pasa por la ciudad¹¹.

ES IMPRESCINDIBLE EL DEBATE SOCIAL Y POLÍTICO

El nivel de acumulación de problemas y de interacción entre ellos en la ciudad demanda de un mayor debate público. Hay temas en los que será difícil hallar proporciones o equilibrios que sean socialmente aceptables sin una discusión pública que articule un consenso social.

Se trata de ejes de tensión que no pueden tratarse como contradicciones:

- ¿Cuáles son los niveles de desigualdad que la sociedad cubana está dispuesta a tolerar por la introducción de relaciones mercantiles, y cuales los niveles de gasto el país se puede permitir en los programas sociales para protección y equidad (y, por tanto, cual es la presión fiscal aceptable)?

¹⁰ Que ya en el 2013 se redujeron a 3,000.

¹¹ Había, en el año 2013, 20,000 habitantes albergados y 120,000 con anuencia de albergue.

- ¿Cómo articular un balance adecuado de los niveles de centralización en los ministerios con la necesidad de descentralización de atribuciones, capacidades y recursos a los gobiernos territoriales (en particular, la capacidad de decidir y ejecutar inversiones locales)?

- ¿Qué atribuciones jurídicas y económicas (niveles de ahorro, inversión, gastos en salarios...) se transfieren a la iniciativa autónoma de las empresas y cuáles deben ser funciones estatales de regulación y planificación que se mantienen a nivel central?

- ¿Qué proporción es la adecuada en cada momento entre los niveles de consumo y mejora de nivel de vida de la población y los niveles de acumulación e inversión para asegurar el desarrollo de la nación?

- ¿Cuál es la proporción oportuna entre los niveles de inversión en la ciudad de La Habana y los del resto del país, en particular en el tema habitacional?

Son todas cuestiones que comprometen el presente y el futuro no solo de la capital sino de la nación y que merecerían el más amplio debate político y ciudadano.

Preguntaba al inicio si la situación de la ciudad de La Habana planteaba ya una ecuación de solución imposible. No lo creo así. Pienso que hay respuestas factibles, pero solo si se renueva el enfoque en múltiples temas y si se toman decisiones audaces e innovadoras. Expondré a continuación cuales son, en mi opinión, esas claves del futuro sin las cuales no podrá salirse del actual atolladero.

PRIMERO, REIVINDICAR LOS VALORES DE LA CIUDAD

En los primeros años de la Revolución se manifestó un sentimiento anticapitalino en parte de la población que no residía en La Habana, comprensible por los exagerados desequilibrios de nivel de vida heredados entre la capital y el resto del país, en particular la zona rural. Por otra parte, las actividades turísticas y recreativas de la capital, que habían ido derivando en parte hacia actividades mafiosas, de prostitución, corrupción administrativa y política justificaban ese sentimiento antihabanero. El origen mayoritariamente campesino del ejército rebelde no hizo sino incrementar esa aversión por la vida urbana. Medio siglo después ese enfoque ruralista, que todavía concibe la ciudad como un antro de corrupción que vive parasitariamente de la economía del resto del país, no tiene ningún sentido. Ya va siendo hora de superar definitivamente ese sentimiento que tanto daño le hace a la ciudad. Todavía en la actualidad

puede leerse en la prensa oficial textos de dirigentes que consideran más “razonable” la vida rural que la urbana¹².

Ya señalaba que la concentración y diversidad de recursos materiales e intelectuales que interactúan en la ciudad hacen que sea un centro de alta productividad. Hay que ver la ciudad como la principal fuente de empleo, generación de riqueza, desarrollo científico y expresión cultural del país. La ciudad es uno de los más complejos productos culturales, sino el que más. Muchas veces se aduce que estas afirmaciones son peligrosas e inviables en el sentido en que la propia ciudad se pone en peligro por su indudable atractivo. Sería contraproducente según ese enfoque invertir en las ciudades puesto que cuanta más inversión, más atractivo, más inmigración y más demanda de inversiones.

Ese supuesto círculo vicioso tiene más de fantasma que de realidad. De una parte, alguna solución habrá que encontrarle cuando se manifiesta como una tendencia mundial irreversible. De otra, el supuestamente inquietante despoblamiento del campo de hecho no amenaza en absoluto a la producción agrícola. Los actuales niveles tecnológicos permiten que economías fuertemente agrícolas dediquen contingentes laborales ínfimos a esas actividades. Uruguay, por ejemplo, un país de 3,4 millones de habitantes, con dos de ellos residiendo en la capital, Montevideo, y con una población rural del 7%, es un país con una agricultura tan potente que exporta anualmente 6,000 millones de dólares en productos agrícolas (el sector ha crecido desde el año 2000 al 18% anual).

En contraste, en Cuba el empleo agrícola representa todavía el 20% del total y solo produce el 3% del PIB, siendo necesarias importaciones de miles de millones de dólares. Por consiguiente, el argumento económico antiurbano es manifiestamente débil. Como dijo un conocido alcalde y urbanista brasileño *“¡la ciudad no es el problema, es la solución!”*.

SEGUNDO, DOTAR A LA CIUDAD DE UN VERDADERO GOBIERNO TERRITORIAL, CON CAPACIDAD DE GESTIONAR EL PLAN

Hemos reivindicado el papel del planeamiento en la conducción del presente y el futuro de las actividades de la ciudad, pero hay que reconocer que hoy día el plan y el presupuesto que realmente se ejecutan no van mucho más allá de un conglomerado de decisiones sectoriales no siempre coherentes tanto en su secuencia temporal como, en particular, desde el punto de vista territorial. Es

¹² “La tendencia dominante es la de instalarse en las ciudades, donde la creación de empleos, transporte y condiciones elementales de vida, demandan enormes inversiones en detrimento de la producción alimentaria y otras formas de vida más razonables”. Periódico Granma 19.12.2013.

imprescindible “territorializar” en un grado mucho mayor a la administración, los planes y los presupuestos. Lograrlo implica avanzar en dos direcciones.

De una parte se **requiere actualizar los enfoques y los métodos del planeamiento de** modo de articular mejor los planes estratégicos con los operativos. Todavía aquellos son meros compendios de deseos y buenas intenciones poco realizables y los segundos un agregado de decisiones sectoriales cortoplacistas. Hay que insistir en particular en que los planes no solo deben definir qué hacer, donde, cómo y cuándo, sino *con qué* y *con quien*. No solamente los planes físicos adolecen de una sorprendente ignorancia de los recursos financieros y materiales necesarios para su ejecución y están con frecuencia desligados de los presupuestos sino que además no crean los enlaces imprescindibles con las instituciones, empresas, entidades que deberían realizarlo. Como contrapartida, hay que evitar con la misma decisión una administración y gestión de recursos desligada del plan. A falta de ello, las respuestas estructurales seguirán divorciadas de los programas de inversiones.

De otra parte, no basta con defender la territorialización del presupuesto y la articulación del plan a la gestión, sino que ello no tiene sentido sin **democratizar esa gestión urbana**. Es necesario ver el urbanismo no solo como una técnica urbanística sino, sobre todo, como una política pública, como un servicio público. Hay que repensar la relación entre la administración y los ciudadanos, introduciendo la planificación y el presupuesto participativos. Es imprescindible un control ciudadano y democrático de las decisiones relacionadas con la ciudad, actualizando las rendiciones de cuentas.

Habrá que reflexionar sobre la conveniencia de repensar la organización política administrativa de una aglomeración urbana del tamaño de La Habana, manteniendo una autoridad metropolitana pero acercando la administración y su control al ciudadano, estudiando la introducción de distritos como una variante más articulada con los Consejos Populares. Hay que tomar en cuenta que casi todos los municipios de la ciudad rebasan los cien mil habitantes y tres de ellos los 200,000. Del mismo modo hay que repensar una redistribución de tareas entre los sectores público y privado, así como una redistribución de las responsabilidades y atribuciones estatales y empresariales. Todo ello conllevará obligadamente a una revisión y fortalecimiento de las regulaciones urbanas y del derecho urbanístico.

TERCERO, INCREMENTAR LAS FUENTES DE RECURSOS

Es imposible enfrentar los numerosos problemas de la ciudad con el nivel de recursos hoy dedicados a ella. Lo primero sería poder calcular correctamente y conocer cuáles serían los costos de la reconstrucción. El idealismo económico

que caracterizó desde un principio el manejo de los recursos financieros, junto con la complejidad actual de cualquier cálculo contable debido a la existencia de dos monedas y diversas tasas de cambio, hace extremadamente difícil cualquier estimación. De todas formas, para que se tenga alguna magnitud del asunto, los más recientes cálculos de la necesidad de inversiones para la ciudad sobrepasan los 16 mil millones (más de una cuarta parte del PIB nacional) a quince años vista (unos mil millones anuales). Y no solamente es difícil calcular el costo de la reforma necesaria sino que incluso es prácticamente imposible evaluar los costos de construcción de una vivienda debido a la deformación de la base de cálculo de sus precios.

Ante una situación de este cariz es imprescindible abrir todas las vías posibles de financiamiento, desde el local hasta el internacional. Hay que activar los pequeños pero numerosos recursos locales, comunitarios y familiares, ya provengan del ahorro como de las transferencias externas. Recursos no solo materiales y financieros sino también humanos e intelectuales. Existen hoy en los barrios numerosas instalaciones estatales desactivadas, desocupadas, inutilizadas que pueden aprovecharse. Debieran revertir hacia las municipalidades de modo que estas pudieran reactivarlas con fondos públicos o privados y arrendarlas para su explotación no estatal. Lo mismo pudiera hacerse con parte del suelo no construido. Finalmente, está casi íntegramente por explotar el variado y amplio recurso de los impuestos y contribuciones territoriales.

En segundo lugar, sería de interés económico incrementar las transferencias del presupuesto nacional hacia el territorio más productivo de la nación o por lo menos tratar de equilibrar la deuda acumulada durante medio siglo con la capital. Hay que formar un presupuesto provincial que pueda dirigir el gobierno de la ciudad. En estos momentos, según el Anuario Estadístico de 2013, la ciudad ingresa más de 3,400 millones de pesos al presupuesto nacional, pero solo gasta 2,300. Al presupuesto de la provincia se le asignan un centenar de millones anualmente para las inversiones con un enfoque territorial, mientras que los ministerios están invirtiendo en ella unos 2,000 millones con criterios sectoriales no siempre coordinados ni articulados.

Finalmente, hay que acabar de superar la aparente incompatibilidad entre inversión extranjera y soberanía nacional. En primer lugar no tiene por qué ser aceptable cuando se trata de potenciar recursos nacionales como el níquel, el petróleo, el turismo, el tabaco, el ron o el azúcar, e inaceptable cuando se trata de potenciar los recursos urbanos en beneficio del país y de la ciudad. La rehabilitación de la Habana Vieja es una prueba palpable de ello, aunque hay que admitir que el país está insuficientemente preparado. La mayoría de nuestros urbanistas saben

planificar, proyectar y regular, pero muy pocos están preparados para negociar, ni están dadas las condiciones para poder hacerlo. No hay métodos coherentes para la valoración del suelo, los registros y el catastro son todavía incompletos, los instrumentos fiscales para la recuperación de las plusvalías urbanas prácticamente inexistentes. Lo que hay que hacer no es poner el grito en el cielo ante el negocio inmobiliario sino aprender a utilizarlo con inteligencia como se está haciendo en otros sectores (el ejemplo más reciente es la zona especial del Mariel).

La magnitud de los problemas de la ciudad y los cuantiosos recursos necesarios para su solución no permiten obviar ninguna de las fuentes de financiamiento, ni la local, ni la nacional ni la internacional.



Figura 2.-Vista parcial de La Habana.
Fuente: Carlos García Pleyán.

CUARTO, RENOVAR LA BASE ECONÓMICA

El fortalecimiento de la base económica de la ciudad no tiene por qué repetir los esquemas que fueron validos en otros momentos. Es necesario potenciar una nueva economía, pasando de la ciudad industrial a la ciudad postindustrial, a la ciudad del conocimiento. El nivel de instrucción y de creatividad alcanzado por la población hace posible potenciar las economías

creativas basadas en la innovación en sectores productivos y de servicios como la biología y los productos farmacéuticos, la informática y la programación de aplicaciones, el diseño en todas sus escalas y especialidades, las actividades culturales en todas sus manifestaciones artísticas y productos derivados. Se trata de actividades para las que la población está preparada y que tienen una localización urbana manifiesta, ofreciendo empleo con demandas menores de transporte, energía y suelo que la industria tradicional, y con menos contaminación.

Naturalmente, para lograrlo será necesario modernizar la infraestructura, pero ya no se trata solo de modernizar redes de electricidad, gas o ferrocarril como en la revolución industrial sino de potenciar esencialmente la movilidad y la conectividad, tanto física como virtual. Uno de los factores que hoy más elevan los costos de producción y de funcionamiento de la ciudad es el descomunal e inútil gasto de tiempo. Se trata de una de las mayores reservas de eficiencia que debe tener hoy La Habana.

Las carencias, en particular del transporte público y en menor grado de la red telefónica, los engorrosos, lentos y absurdos trámites administrativos, así como la muy insuficiente conexión a internet generan unas pérdidas de tiempo dramáticas, difíciles de cuantificar. Sería necesaria una gran voluntad política, decidida y manifiesta para revertir la situación. Y no se trata solo del derecho ciudadano a la información y el conocimiento, sino de que la conectividad es la base de la economía moderna. Desde las grandes empresas estatales hasta los medianos y pequeños emprendimientos privados y cooperativos necesitan esa conectividad como oxígeno para poder acceder y colocarse en un mercado extremadamente competitivo. Cada día que pasa es más difícil concebir una sociedad en desarrollo sin un intenso desarrollo de la conectividad.

Por otra parte, los gastos actuales de tiempo para el transporte de personas, mercancías, información y valores financieros en el marco de la ciudad son insostenibles puesto que son similares a los de grandes metrópolis de decenas de millones de habitantes y miles de kilómetros cuadrados, cuando La Habana es una ciudad pequeña y relativamente densa. O bien se logran financiamientos para crear un sistema de transporte colectivo eficiente o bien habrá que comenzar una muy costosa cirugía urbana (no solo desde el punto de vista financiero sino sobre todo patrimonial, recurso esencial de la ciudad) abriendo autopistas, túneles, nudos viales, edificios de parqueo que, al fin, no resuelven los problemas de tránsito sino que los elevan a un nivel superior ya que facilitan el tránsito privado y ello estimula una mayor privatización del transporte urbano.

QUINTO, APOYAR LA CONSTRUCCIÓN DE UN INTENSO TEJIDO SOCIAL

Lograr una activación del principal recurso de la ciudad - los propios habaneros- supone estimular y facilitar la asociatividad ciudadana desde abajo, ya sea por razones de vecindad barrial y comunitaria como por intereses profesionales, culturales, edades u otras pertenencias sociales. Hay que tomar en cuenta que la ciudad tiene hoy un nuevo perfil demográfico en cuanto a su estructura de edades, nivel de instrucción, tipo de familias, mientras que los valores y las normas sociales, así como las asociaciones e instituciones sociales no han evolucionado al mismo ritmo.

Cada día es más urgente revitalizar o sustituir las verticalizadas y burocratizadas organizaciones de masas. Hasta el sostenido drenaje migratorio de jóvenes calificados está relacionado con las actuales dificultades de participación de las nuevas generaciones en la vida económica, social y política. La complejidad y la creatividad del tejido social urbano es lo que realmente puede activar las enormes reservas latentes de iniciativa e innovación.

SEXTO, MIRAR ADENTRO, IDENTIFICANDO ZONAS DE OPORTUNIDAD

La ciudad de La Habana cuenta con enormes potenciales internos. La pérdida de función de grandes instalaciones urbanas como algunas terminales ferroviarias, zonas portuarias, aeropuertos, grandes almacenes, zonas o grandes infraestructuras industriales obsoletas, antiguas zonas militares, etc., abren la posibilidad de concebir e impulsar grandes proyectos urbanos que no solamente podrían atraer inversiones sino que potenciarían cambios estructurales en la ciudad. Baste, como ejemplo, pensar en las formidables perspectivas que abre la desactivación del puerto habanero y las posibilidades paisajísticas, recreativas, ambientales, culturales, turísticas e inmobiliarias que contienen los 18 kilómetros de borde costero de la bahía y sus 1,700 Ha de superficie. Ello no solo permitiría devolver la imagen y el uso de la bahía a los habitantes de la ciudad sino que haría posible el financiamiento de un gran número de obras infraestructurales que La Habana requiere con urgencia.

Existen, además, cerca de la ciudad, potenciales no menos importantes. La costa norte, en un frente de un centenar de kilómetros al este y al oeste, cuenta con numerosas y excelentes bahías (por ejemplo, la de Mariel) o extensas playas que constituyen un inmenso potencial económico (en el turismo, el transporte, la industria, etc.) y que es absurdo desaprovechar.

Hay que mirar también hacia adentro, con la intencionalidad expresa de que hay que “hacer ciudad sobre la ciudad”. Esta ya más que demostrado que una ciudad dispersa es más cara en gasto energético, de transporte, de agua, de

suelo, de redes infraestructurales que una compacta. Hay que desarrollar y modernizar la ciudad minimizando gastos de ocupación de suelo nuevo. Por otra parte, se debe y se puede optimizar el uso de suelo, construido y no construido, a través de gravar impositivamente el mal uso o el no uso del suelo y de las edificaciones. Demasiadas instalaciones están hoy cerradas y desocupadas, demasiadas edificaciones tienen ocupaciones ínfimas –en particular las de la administración estatal a todos los niveles (ministerios, direcciones provinciales y municipales), demasiados inmuebles tienen usos inadecuados (servicios convertidos en viviendas y viviendas en servicios). Si ya se ha activado este año un impuesto por la no explotación de la tierra agrícola, más sentido tendría haber introducido uno para el no uso de las edificaciones y el suelo urbano.

Y si se mira dentro de la ciudad, habría que dirigir la mirada en particular hacia aquellas zonas más desamparadas y olvidadas. Una vez que se ha liberalizado no solo la construcción sino el mercado de compraventa de vivienda, habría que refocalizar el esfuerzo y los recursos públicos en zonas con graves carencias. Por ejemplo, habría que centrarse en la urbanización de las zonas al sur de la ciudad, o en la reconstrucción de barrios como el de centro habana, actividades que de ningún modo puede acometer la iniciativa personal o familiar puesto que demandan de proyectos, recursos, tecnologías y equipos que no están a su alcance tecnológico o financiero.

SÉPTIMO, MIRAR AFUERA, RESITUANDO LA CIUDAD EN LA REGIÓN

Hay que abrir también los ojos al mundo y, en específico, a nuestra región. A inicios del siglo XX La Habana era una ciudad de 300.000 habitantes mientras que Miami era una aldea que no alcanzaba los 2 000 residentes. Al triunfo de la revolución cubana las dos ciudades igualaban su población en un millón y medio de habitantes. El siglo XXI encuentra una Habana de dos millones y un Miami de más de cinco. Durante casi cuatro siglos la primera fue la “Llave del nuevo mundo”. Ahora Miami es, sin duda, la ciudad dominante en la región. Y una de las bazas que debe jugar la Habana en los próximos años es justamente la de tratar de recuperar el rol de centro regional de comunicaciones que le arrebataron Miami y Ciudad Panamá. El nuevo puerto del Mariel puede ser un buen inicio.

Para lograrlo habrá que repensar la relación entre las ciudades de La Habana y Miami y, en particular, los vínculos con la comunidad cubana residente en estado de la Florida. Hoy son unos 700,000 los habaneros que residen en la ciudad de Miami (más de la mitad de ellos arribados después del 90), 1,2 millones los cubanos que viven en la Florida y 1,8 los residentes en los Estados Unidos. Es verdad que se trata de una operación donde aparecen riesgos y oportunidades,

pero no es menos cierto que la experiencia precedente –véanse los ejemplos de las comunidades en el exterior china, coreana, vietnamita...- indica que las ventajas de poder disponer de los capitales financieros y de conocimiento de esas comunidades ha vencido los riesgos inherentes. No hay razones de peso para que el caso de Cuba sea distinto.

En los últimos años un espacio transfronterizo con flujos de diverso tipo se ha venido constituyendo. Los flujos personales entre la comunidad cubana asentada en los Estados Unidos y los residentes en Cuba se están incrementando considerablemente. En los últimos tiempos están ingresando anualmente más de medio millón de cubano-americanos y más de 100,000 norteamericanos. En el 2013 visitaron los Estados Unidos casi 100,000 cubanos (son más de 300 los vuelos mensuales) y esos flujos se incrementarían dramáticamente el día que se levanten las restricciones sobre el turismo norteamericano.

Cuba ha estado proveyendo mano de obra joven y calificada y Miami ha comenzado a devolver jubilados que regresan a terminar su vida en el terruño. Hay que añadir los flujos de mercancías que no se limitan a los cientos de millones de dólares de las importaciones gubernamentales de alimentos sino que ha tomado fuerza un tráfico informal de mercancías que nutren a los nuevos negocios privados (así como los hogares familiares) que ya supera los mil millones de dólares. No menos significativos son los flujos financieros provenientes de Estados Unidos.

Las remesas rebasan ya los dos mil millones de dólares y no solo van dirigidas al consumo familiar sino que ya comienzan a convertirse en financiamiento para los pequeños negocios que se van iniciando, se colocan en el recién abierto mercado inmobiliario a través de familiares o testaferros o constituyen fondos para la construcción o reparación de las viviendas. No hay que olvidar tampoco los flujos de información, ya sea en términos de productos culturales enlatados (cine, TV, video, series, novelas, música, etc.) o, incluso, en el campo del imaginario, tomando en cuenta la tensión acumulada en decenios de distanciamiento, conflicto, añoranza y fantasías...Y hay que estar también atentos a aquellos flujos ocultos o furtivos cuyos efectos pueden ser devastadores entre dos realidades tan asimétricas (riesgo de enfermedades y epidemias, tránsito de drogas, contrabando, tráfico de inmigrantes ilegales...).

Si bien es verdad que La Habana ofrece ventajas comparativas indiscutibles para un intercambio creciente (seguridad ciudadana, niveles de salud adecuados, rica cultura y patrimonio, belleza natural, hospitalidad, etc.) no es menos cierto que también presenta un buen número de debilidades. Estas van desde sus puertas de entrada (insuficiencia e ineficiencia en los aeropuertos, aduanas, marinas, trámites migratorios, transporte y comunicaciones internas y con el exterior), a las

debilidades normativas, administrativas y tecnológicas que limitarían o entorpecerían los intercambios (por ejemplo los flujos financieros automatizados, el registro inmobiliario, etc.), agravado todo ello por las absurdas leyes del bloqueo.

De todas formas y a pesar de las dificultades mencionadas, es fácilmente pronosticable la futura articulación de una franja costera norte (que iría incluiría bahías, puertos, marinas y playas desde Bahía honda, Cabañas, Mariel y Baracoa, hasta La Habana, Santa María, Jaruco, Matanzas y Varadero. Ello constituiría el marco regional adecuado de la revitalización urbana. Se trata de una franja de casi 200 km equivalente a la que va en la Florida desde Homestead y Kendall hasta Boca ratón y North Palm Beach. Constituirse en columna vertebral de esta región es una oportunidad que La Habana no puede perder.

EL DEBATE QUE NOS ESPERA PARA REPENSAR LA CIUDAD

Definir y conducir el futuro de la ciudad no será tarea fácil pero presenta retos apasionantes. Son muchas las cuestiones que habrá que dilucidar y que merecen y demandan de un amplio debate ciudadano. A continuación algunas de ellas.

¿Cómo balancear las inversiones estatales entre la oportunidad que ofrecen los atractivos potenciales que acabamos de mencionar de la costa norte y la necesidad de saldar la importante deuda urbanística adquirida con las zonas centrales o en la periferia sur de la ciudad?

¿Cómo lograr preservar y rehabilitar el enorme patrimonio urbanístico de la ciudad y hacerlo compatible con el inevitable crecimiento del transporte urbano, público y privado?

¿Cómo superar las debilidades existentes en términos de legislación, catastro, registro, fiscalidad, etc. para poder atraer inversiones inmobiliarias que aporten al remozamiento de las infraestructuras urbanas y al patrimonio edificado?

¿Cómo lograr preservar la calidad y diversidad de la cultura nacional en todas sus manifestaciones - artísticas, patrimoniales, urbanísticas, de valores...- frente a su posible banalización en una cada vez mayor apertura al turismo, al comercio, al intercambio y a la cultura globalizada?

¿Cómo armar un espacio común -estatal y civil- transfronterizo e interdependiente con nuestros vecinos al norte sin que sea deformado por asimetrías y desequilibrios excesivos?

Tales son solo algunos de los desafíos que van a tener que afrontar las nuevas generaciones de habaneros. Quisiera que estas ideas constituyeran un estímulo a su intervención en el debate y sumarme, con ello, a la reciente

exhortación del arquitecto Mario Coyula en una de sus últimas entrevistas, cuando le preguntaron ¿qué debemos hacer por La Habana?: “Llorarla, gritarla, pelearla aunque no haya esperanzas de triunfar. Exigir los cambios profundos de las causas que han motivado el deterioro físico, social y moral.”¹³

BIBLIOGRAFÍA

BORJA, J. *La ciudad, una ecuación imposible*. Editorial Icaria, Barcelona, 2013.

OFICINA Nacional de estadística e Información. *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Editorial ONEI, La Habana, 2002

_____. *Anuario demográfico y estadístico*. Editorial ONEI, La Habana, 2013.

PERIÓDICO Granma. edición única del día 12 de diciembre, 2013.

CONTRERAS, F. *El habanero Mayito*. Entrevista recogida de:

<http://mariocoyula2014.wordpress.com/2014/09/08/el-habanero-mayito-por-felix-contreras/.2014>.

VOLVER A SUMARIO

¹³ <http://mariocoyula2014.wordpress.com/2014/09/08/el-habanero-mayito-por-felix-contreras>

VISÃO AÉREA DE OIAPOQUE



Autor: José Alberto Tostes

PLANEJAMENTO URBANO DE OIAPOQUE: A TRIPLICE INTERAÇÃO DA CIDADE RIO, RODOVIA E FRONTEIRA

JOSÉ ALBERTO TOSTES

LINA BOTELHO

A cidade de Oiapoque é um importante elo na questão fronteiriça entre o Brasil e a França (Guiana Francesa). Essa importância levou a questionamentos quanto à relação que a cidade possui entre as dinâmicas do rio, rodovia e da fronteira, suas implicações e influencia para o planejamento e desenvolvimento urbano para a cidade de Oiapoque. Localizada no extremo norte do estado do Amapá, esta cidade situada à margem direita do rio homônimo, o rio Oiapoque, delimita a fronteira norte do Brasil com a Guiana Francesa, departamento ultramarino francês. (SILVA, 2009). Encontra-se a 596 km de Macapá, capital do estado do Amapá, distância percorrida pela BR-156 que corta o Estado de Sul a Norte (TOSTES, 2012).

Os três elementos, fronteira, rio e rodovia, no que diz respeito ao processo de ocupação e dinâmica regional, podem ser observados desde as origens da cidade até hoje. A fronteira, de caráter político-institucional, teve como ponto de partida a presença militar sobre o território limítrofe ao contestado franco-brasileiro, melhor expressado no distrito de Clevelândia do Norte. (Figura 1). O rio, rio Oiapoque, é o limite internacional e responsável pela dinâmica do lugar, pela relação com a paisagem, o modo de viver, mas também se torna meio pelo qual ocorrem relações clandestinas com a Guiana Francesa. A rodovia, BR 156, constitui-se como principal eixo de integração regional e principal elo entre os municípios do estado (TOSTES, 2012).

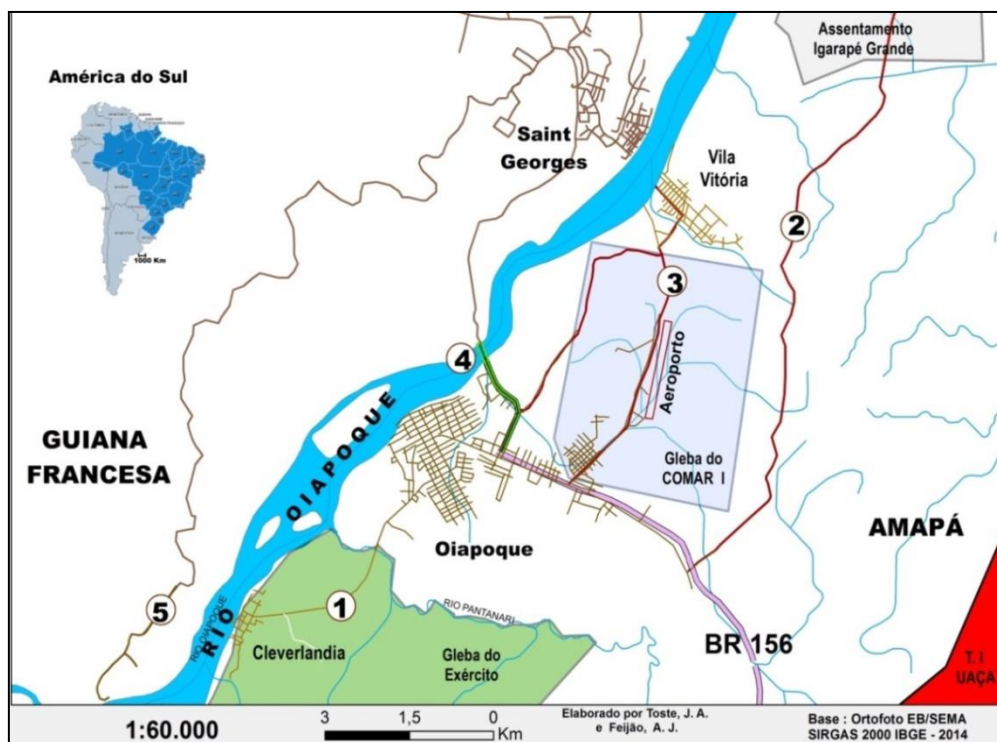


Figura 1. - Oiapoque no estado do A
 Fonte: DNPM. Adaptação: J. A. Feijão (2017).

É inevitável pensar o conceito de cidade sem associar ao que Lefebvre (2001) denomina de “problemática urbana” e Ferrari Jr (2004) a produção e construção espacial de um mosaico de interesses. A cidade como expressão física, a forma, e o conteúdo, o urbano, se faz através de obras arquitetônicas, infraestruturas concebidas e desenhos que estruturam a vida humana e deixam transparecer as correlações de forças dos seus agentes, ou seja, interesses urbanos em diferentes escalas e tensões (FERRARI JR, 2004).

Ao planejamento urbano, principalmente na fronteira, as tentativas de ordenar, regularizar, prever, controlar essas tensões, deve ser entendido como um processo permanente, pois se reflete de maneira bem expressiva na cidade. No caso da cidade de Oiapoque esse estudo permite alcançar as distintas interações da cidade, compreendida, do ponto de vista metodológico, também em três aspectos abordados no planejamento e desenvolvimento urbano, onde a escala local se insere dentro das competências do município, a regional, do estado e nacional, da união, resultando no que o trabalho define como: cidade do rio, cidade da rodovia, e cidade da fronteira.

A proposta do artigo é analisar o planejamento e desenvolvimento urbano e local da cidade de Oiapoque sob a dinâmica da cidade da fronteira, do rio e da

rodovia. A discussão teórica está baseada nos conceitos sobre cidade, planejamento e desenvolvimento urbano, e a interação entre as três abordagens metodológicas (fronteira, rio e rodovia), buscando compreendê-las individual e coletivamente a favor do planejamento urbano e desenvolvimento local.

A CIDADE, O PLANEJAMENTO URBANO E O DESENVOLVIMENTO LOCAL

Correa (2005) define a cidade como um espaço urbano onde as desigualdades são frutos das relações de seus agentes, do contraditório e de forças antagônicas onde é possível encontrar interesses comuns e ao mesmo tempo, individualizados. A urbanização não pode ser considerada como simplesmente o crescimento do número e tamanho da população das cidades e da população urbana, mas é também o predomínio de novos padrões do uso do espaço e das relações ambientais entre os seres humanos e seu entorno, como evidenciam Nascimento e Mauro (2006).

Segundo estes mesmos autores (NASCIMENTO; MAURO, 2006) a urbanização na Amazônia apresenta-se em graus não uniformes, o que reflete um alcance espacialmente diferenciado dos processos de modernização e globalização. Dentre os conceitos definidos por estes autores cabe ressaltar o vínculo estabelecido entre as cidades e sua localização e grau de influência: cidades em faixa ribeirinha, e cidade à beira de estradas. Para eles:

Cidades em faixa ribeirinha são centros urbanos localizados na orla dos rios, dotados de uma estrutura sócio-política tradicional e conservadora, historicamente articulados a um sistema de exploração pouco dinamizado e associado a atividades de subsistência e de extração vegetal de baixo valor comercial. Cidades pequenas situadas nas margens de estradas vinculadas à recente criação da malha regional e a um novo padrão de inserção da região no capitalismo contemporâneo. (NASCIMENTO; MAURO, 2006)

Essas características e graus de influência citados são importantes quando se trata de planejar a cidade, e em se tratado de fronteira, acrescentam-se a estes as condições e peculiaridades fronteiriças. Entretanto, segundo Tostes (2007), apesar de o planejamento ser um importante instrumento de organização para uma sociedade, ao longo das últimas décadas, tem sido notório nos municípios amapaenses que o processo de gestão assumiu outra face, principalmente, em virtude das pressões sociais e os interesses políticos, sobretudo na escala local, onde os problemas urbanos são mais acentuados e imediatos e acabam por evidenciar um fracasso do exercício do planejamento.

Nossas cidades, no entanto, têm sido fruto de processos bastante equivocados de planejamento, cujo resultado pode ser avaliado a partir da imensa gama de problemas presentes em toda a rede urbana do país. Esses problemas podem ser considerados herança, primeiro, do modelo de políticas públicas adotado; segundo, das tipologias de planejamento urbano que influenciaram nossas práticas (ROSSETTO, 2005; ROSSETTO, 2005; ORTH, 2005).

Segundo Barcellos e Barcellos (2004) este fracasso é resultado da incerteza de mercados, produtos, serviços e comportamentos, onde esforços, tempo e dinheiro são desperdiçados com frequência.

Um marco legal e teórico para viabilização de um planejamento urbano e rural democrático, participativo, insere a noção de cidades sustentáveis na execução da política urbana, segundo Carvalho (2009) é o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), que deve ser entendido como um conjunto de diretrizes, instrumentos gerais, específicos e de gestão para a execução da política urbana. Logo, os parâmetros necessários para a sustentabilidade urbana estão citados no Estatuto da Cidade como diretrizes também para o planejamento urbano sustentável.

O Estatuto da Cidade, ao estabelecer diretrizes para a política de desenvolvimento urbano, é considerado um avanço na tentativa de melhor ordenar a cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. A partir de sua aplicação, espera-se buscar o aprimoramento da gestão pública, por meio da necessária participação popular. Esse instrumento, além da ênfase dada à participação dos cidadãos no processo de planejamento e tomada de decisão, está fortemente voltado para a questão fundiária e a utilização de mecanismos inovadores que visam o cumprimento da função social da propriedade (BRASIL, 2001).

Para Veiga (2010, p. 09) quando se fala em desenvolvimento é frequente tratá-lo como sinônimo de crescimento econômico, porém, este autor deixa bem claro que “o desenvolvimento não se confunde com crescimento econômico, que constitui apenas a sua condição necessária, porém não suficiente”. Ou seja, não é duvidoso que o crescimento é um fator muito importante para o desenvolvimento, todavia, é importante deixar claro, com base neste autor, que no crescimento a mudança é quantitativa, enquanto no desenvolvimento ela é qualitativa. Ambos estão intrinsecamente ligados, mas não são a mesma coisa.

Para Santos (2007):

A ideia de desenvolvimento local, como sinônimo de industrialização, ainda está em voga na atualidade, prova disso é que muitos estados e municípios, no intuito de atrair indústrias, concedem isenções e incentivos fiscais, provocando uma verdadeira guerra fiscal.

Esta realidade apenas atrai um grupo de empresas, sem ligações orgânicas entre elas e com a localidade e também essas empresas podem migrar para outros locais, devido a falta de condições propícias à geração de aglomerados e de rendimentos crescente, aponta Santos (2007). Temos exemplos claros dessa realidade na Amazônia brasileira, em especial no estado do Amapá com a atuação da Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) neste território.

A CIDADE FRONTEIRA, CIDADE RIO E CIDADE RODOVIA

Para o senso comum, fronteira é sinônimo de limite, sendo ambos vistos tradicionalmente como lugares sujeitos à instabilidade e possíveis conflitos militarizados voltados à defesa do território (SILVA, 2011). Por este motivo a fronteira é demasiadamente acometida em sua dimensão geopolítica, sobre estratégias e gerências do território.

Segundo Silva (2011) a fronteira não poderia apenas ser estudada como uma dimensão geopolítica. A perspectiva de reflexão sobre essa realidade requer múltiplas dimensões, já que:

Nesses lugares ocorrem processos interativos com certo dinamismo social, econômico e cultural, não de forma homogênea, mas onde diversas realidades se encontram e também onde afluem problemas comuns enfrentados pelas populações locais diversas, estabelecendo-se novas relações e configurações da vida em sociedade. (SILVA, 2011. p.25)

A partir da referência deste autor, a cidade de Oiapoque é um exemplo de uma realidade de fronteira de múltiplas dimensões. Sua dinâmica é intensa e diversificada, não ocorre de forma homogênea, até porque ela abriga migrantes de diversos lugares, com costumes e realidades diferentes dos imigrantes, dos índios e dos próprios moradores nascidos no município.

Segundo Ghetti (2008) os diferentes significados atribuídos ao termo fronteira relacionam-se muitas vezes com contextos geográficos e históricos, relacionados à ocupação, formação e delimitação destes territórios. Concentram peculiaridades importantes em relação às suas políticas públicas uma vez que dependem de ações da esfera local (município), de ações no âmbito nacional, oriundas da preocupação do governo federal com essas regiões especiais.

Ghetti (2008) ainda afirma que as cidades de fronteira possuem uma condição tão peculiar dentro do território que se inserem, porque concentram fluxos transfronteiriços, ou seja, que atravessam o limite internacional. Neste sentido, a migração torna-se uma prerrogativa a ser avaliada a fim de evitar conflitos desta natureza. Por este motivo novas concepções são necessárias e reposicionam a fronteira, não como simples limite demarcatório, mas enquanto espaço de mútua convivência social.

Entendendo a cidade de Oiapoque como área de fronteira e um espaço urbano, Côrrea (2005) a entende como um produto social, resultado das ações acumuladas através do tempo, e engrenadas por agentes que produzem e consomem o espaço.

Sobre esta questão, a região fronteira estaria marcada predominantemente pelas relações estabelecidas pela sociedade, por meio das práticas econômicas, sociais e culturais de diferentes esferas territoriais, que, de forma muito simples abrange e coexiste com a realidade burocrática das relações internacionais. Ao mesmo tempo, mediante a prática cotidiana, os limites legais

são atenuados para satisfazer as necessidades básicas de sobrevivência contribuindo também para sustentação de práticas criminosas de contrabando, ou para outras atitudes ilegais (SILVA, 2011).

Segundo Conte (2007) o rio tem em si um papel geográfico vital, onde além de fazer parte do biosistema gerando diversidade de flora e fauna é uma alternativa ao transporte terrestre.

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais que independem da ação humana) definindo assim a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange a disputas ou contendas entre povos ou países envolvidos. (CONTE, 2007, p.45)

O rio Oiapoque é um marco na divisão fronteiriça entre Oiapoque e Saint George, e uma boa parte da fronteira entre o Brasil e a Guiana, é o rio que separa e que une as duas cidades, que gera, inclusive, renda e circulação de moedas entre os países através dos catraieiros que fazem a travessia de um lado para o outro do rio.

Para garantir a proximidade física, material de circulação e mobilidade, entre os anos de 1965-85 foi implantada no estado brasileiro da Amazônia a “malha programada”, que visou completar a apropriação física e o controle do território com implantação de redes de integração espacial com investimento público na rede rodoviária. Entretanto, as aberturas de rodovias provocaram uma série de conflitos territoriais, principalmente na Amazônia, onde há política de proteção das áreas indígenas, que de alguma forma, representam uma resposta positiva à luta dos grupos indígenas em defesa de sua sobrevivência étnica.

Tendo em vista as categorias fronteira, rio e rodovia, o planejamento urbano de Oiapoque é essencial para que a cidade possua melhoria significativa na sua dinâmica, não apenas para controlar os problemas urbanos mas, é preciso haver uma ligação do planejamento com a sociedade, bem como sua participação e valorização de seus interesses.

CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA CONCEPÇÃO DA FRONTEIRA, RIO E RODOVIA

O município de Oiapoque, localizado na fronteira setentrional brasileira, é constituído pela Vila Velha do Cassiporé, Taperebá e pelo distrito militar de Clevelândia do Norte. Limita-se com os municípios amapaenses de Calçoene, Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Laranjal do Jari. A oeste possui cerca de 650 km de limite internacional com a Guiana Francesa e outros 50 km com o Suriname. Foi criado pela Lei nº 7.578 no dia 23 de maio de 1945.

Antes de se tornar município, Oiapoque era uma vila que teve como primeiro nome Martinica e mais tarde, em 1927, o General Rondon muda a

denominação daquela vila para o nome católico de Espírito Santo do Oiapoque. Passou a ser chamado Oiapoque, quando foi elevado à categoria de Município em 1945 (ALICINO, 1971).

De acordo com o IBGE (2010) possui uma área total de 22.625 km² e uma população de 20.509 habitantes, como já citado anteriormente. Possui três redes de acesso, através do transporte rodoviário, pela BR 156, o transporte fluvial, que é pouco utilizado, e o transporte aéreo.

Segundo Tostes (2012), Oiapoque possui um quantitativo expressivo de áreas protegidas divididas entre o Parque Nacional do Cabo Orange, Floresta Estadual do Amapá, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, Reservas Indígenas Uaçá e Juminã responsável pelos conflitos institucionais ao longo da BR-156. As áreas indígenas e de conservação podem ser verificadas na figura 3 (SEMA-AP, 2007). Conflitos estes entre os índios e as instituições governamentais que disputam áreas, de um lado para serem mantidas preservadas e sob domínio indígena, de outro para serem desmatadas para a conclusão da pavimentação da BR 156 e efetivação da mesma para trânsito na esfera estadual (Figura 2).

É importante compreender o processo de ocupação e dinâmica urbana da cidade de Oiapoque através de abordagens múltiplas. Santos (2013) define a cidade como “coleção de elementos inter-relacionados, tanto humanos quanto físicos”. O autor destaca que provavelmente não há outra obra humana formada por uma rede tão diversa de objetos e ações acumuladas ao longo do tempo, logo, a cidade seria a composição de múltiplas relações (econômicas, políticas, sociais e culturais) estabelecidas, sobretudo, entre diferentes tipos de atores.

Sobre este aspecto, destacou-se que as principais relações da cidade de Oiapoque, fronteira, rio e rodovia poderiam inclusive, ser entendidas sob a lógica da gestão das cidades amapaenses, com planejamento deficiente. Tostes (2007) considera como um dos fatores para a ausência de planejamento nas cidades amapaenses a desorganização institucional entre as esferas de poder (municipal, estadual e federal).

Partindo da ideia do mesmo autor, observa-se a fronteira, como objeto intrinsecamente vinculado ao domínio do território e defesa em escala nacional, que pertence à esfera federal. O rio, objeto da paisagem urbana, que gera o pertencimento ao lugar, relacionado com a escala local, pertencente à esfera municipal. A rodovia, como componente estratégico para a integração entre os municípios, em escala regional, pertence à esfera estadual. Desta forma define-se metodologicamente o alcance da tríplice abordagem a cidade de Oiapoque em analogia com esferas de poder sobre a problemática institucional do planejamento.



Figura 2.- Unidades de Conservação e áreas indígenas do Amapá.
 Fonte: Base Sirgas. Adaptação: A. J. Feijão (2017).

Entende-se necessário um olhar detalhado sobre a cidade de Oiapoque sob as distintas abordagens institucionais (Municipal, Estadual e Federal) atuantes sobre a mesma. As esferas de poder correspondem às seguintes compreensões da geografia sobre as escalas geográficas.

INSTITUIÇÕES	ESFERAS DE PODER	ESCALAS GEOGRÁFICAS
Municipal	Local	Lugar, paisagem.
Estadual	Regional	Regional, território, integração do estado.
Federal	Nacional	Território, nação, planos e programas.

Quadro 1.- Abordagens institucionais na cidade de Oiapoque.
 Fonte: Autores.

CIDADE DA FRONTEIRA

Restringida à escala nacional privilegiando suas funções demarcatórias, reais e simbólicas, a fronteira designa uma descontinuidade política, o limite jurídico da soberania e da competência territorial de um Estado. Hoje, o maior interesse sobre o espaço geográfico fronteiriço está na maneira como ele é socialmente construído, gerido e como impacta nas práticas diárias de cada pessoa (SILVA, 2014).

As cidades amapaenses têm suas origens da colonização de povoamento e defesa do território nacional ainda no século XIX. A defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais. Por este motivo, inclusive o – Oiapoque- que é fronteira brasileira com a Guiana, foi transformado em município em 1945 (PORTO, 2007). Sobre a condição fronteiriça observa-se que se trata uma questão fundamental para entender a cidade de Oiapoque, onde a defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais (TOSTES, 2014).

Segundo Silva (2014), de todas as fronteiras sul-americanas, a única que possui um ponto de confluência entre um país sul-americano e um país europeu é o contato estabelecido entre o estado do Amapá, ente federado do Brasil, e a Guiana Francesa, um departamento ultramarino da França na América do Sul. De acordo com o mesmo autor, Oiapoque apresenta uma influência direta do comportamento econômico, social, político e cultural de comunas da Guiana Francesa como de Camopi, Saint-Georges-de-L'Oyapock e Cayenne. As influências, evidentemente, são uma marca das cidades gêmeas de um modo geral, que as conferem certa singularidade por isso. (Figura 3).

Oiapoque está inserido no mosaico de diversidades que compõem o estado do Amapá conforme mostra (Figura 3). Além da diversidade que abrange toda área, existe a região da faixa de fronteira política brasileira caracteriza-se geograficamente por ser uma faixa de até 150 km de largura ao longo dos 15.719 km da fronteira terrestre brasileira, a qual abrange 588 municípios de 11 Unidades da Federação: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia Roraima e Santa Catarina. Essa área corresponde a 27% do território brasileiro e reúne uma população estimada em dez milhões de habitantes. (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009 *apud* SANTOS 2012).

No ano de 1985, foi implantado um grande projeto do poder público federal que visou resguardar a faixa de fronteira setentrional da região amazônica. Esse corresponde ao Projeto Calha Norte (PCN), que teve como finalidade principal proteger a fronteira Norte da Amazônia através de ações nos setores de infraestrutura viária, energética e de comunicações, educação e saúde, apoio às comunidades e aos grupos indígenas, aparelhamento de órgãos policiais e judiciários, além de fiscalização do movimento na área de fronteira (SANTOS, 2012).

Um dos marcos norteadores para o estudo da fronteira no Brasil é sem dúvida o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), que segundo Brasil (2005) é uma iniciativa do Governo Federal de definir diretrizes, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira, através

de sua estruturação física, social e produtiva, com ênfase nas potencialidades locais e na articulação com outros países da América do Sul.

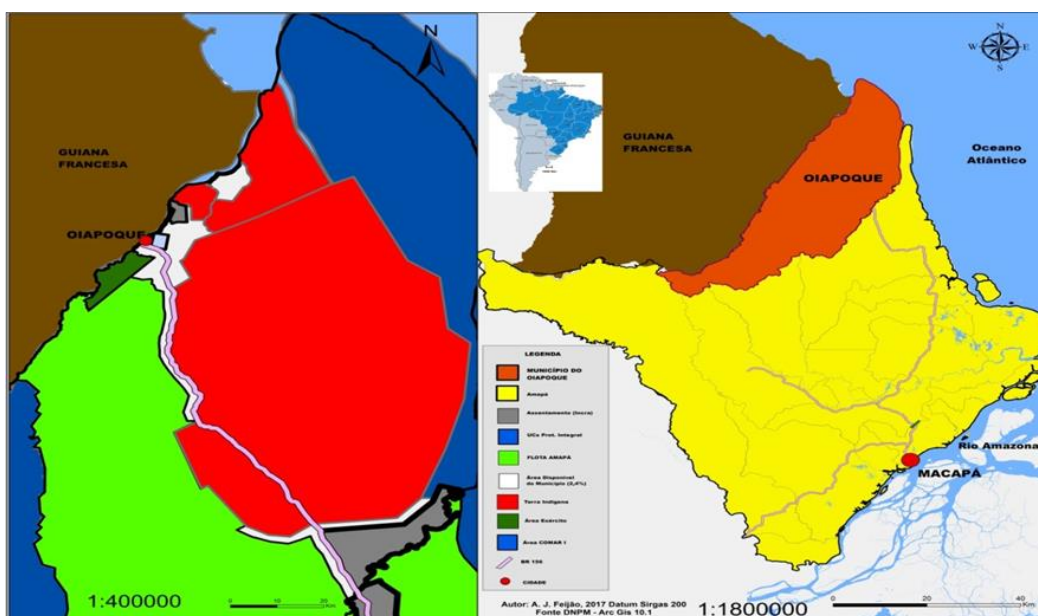


Figura 3.- Mosaico do estado do Amapá até Oiapoque.

Fonte: Adaptação: Tostes e Feijão (2017).

O Município de Oiapoque possui sede localizada no limite internacional, cidade gêmea à Saint-Georges na Guiana Francesa (Figura 4). O município de Oiapoque está localizado na sub-região Oiapoque-Tumucumaque, à nordeste do Arco Norte, tratando-se de um segmento fronteiriço com interações mais intensas e diversificadas classificado como lindeiro, dentro da regionalização proposta pelo PDF (TOSTES, 2012).

Com os diversos fatores advindos da fronteira, acrescentam-se problemas culturais, ambientais, políticos, econômicos e da sociodiversidade no Amapá que têm origem nas fragilidades de condução da gestão municipal e na concentração dos problemas sob a responsabilidade do município e dos governos estaduais, quando a fronteira também é uma área de soberania nacional (SANTOS 2013).

A evolução urbana da cidade de Oiapoque sempre foi condicionada pela questões institucionais a partir da ocupação militar com o Distrito de Clevelândia e posteriormente no desdobramento relacionados as questões das dinâmicas decorrentes da fronteira internacional.

Também se pode afirmar que os problemas decorrentes do processo de evolução urbana estiveram condicionados por inúmeros outros fatores, como a falta de regularização de terras, onde a quase totalidade das áreas pertencem à União, como a área militar de Clevelândia, além das limitações impostas pelo rio e pela rodovia (Figura 4).

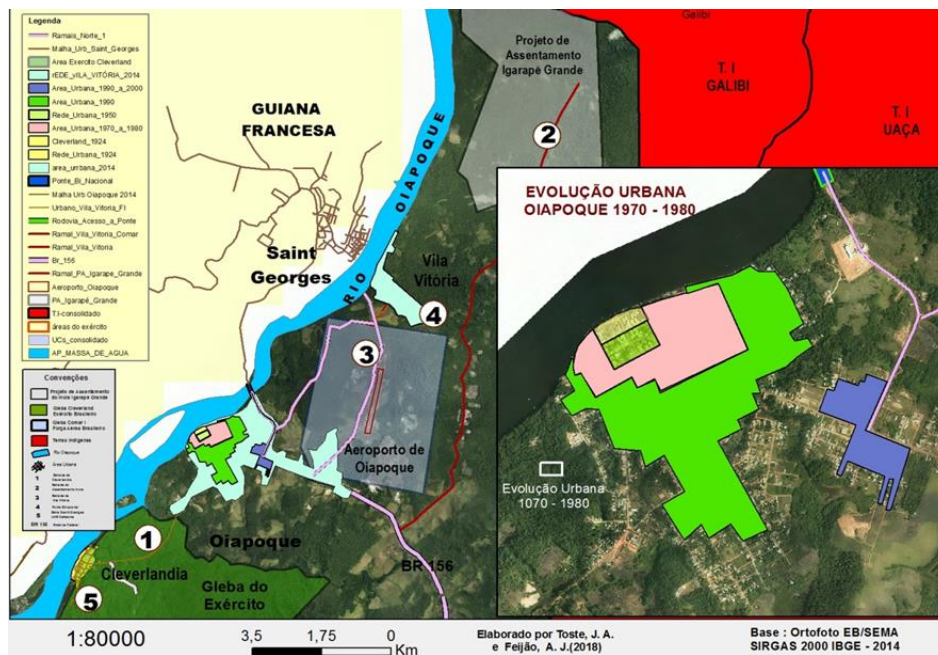


Figura 4.- Núcleo urbano da cidade de Oiapoque e o contexto de evolução urbana.
Fonte: Adaptação: Tostes e Feijão (2018).

CIDADE DO RIO

Um rio tem em si um papel geográfico e político vital. Da mesma forma que suas águas levam o progresso, ao ser uma alternativa de transporte fluvial, suas águas alimentam terras em seubiossistema gerando diversidade na flora e na fauna, preservando todas as suas formas de vida. Muitas vezes, um rio é, também, referência para determinar limites, como é o caso de algumas fronteiras, assim como a que o rio Oiapoque separa o Brasil da Guiana Francesa.

Segundo Gorski (2010) rio é uma referência de lugar e espaço, integra a identidade de um povo. Ele é um elemento estruturador de uma paisagem. O rio Oiapoque se enquadra nesses conceitos, pois além de integrar a identidade dos moradores de Oiapoque, integra a dos moradores de Saint George, e é um elemento estruturador e determinante na paisagem e na fronteira entre o Brasil e a Guiana. O rio também proporcionará, futuramente, a interligação e integração entre os países, através da ponte Binacional construída sob ele. O limite internacional do Brasil com a Guiana Francesa é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque, sendo, portanto, uma fronteira fluvial.

Este é o mais destacado dos papéis geopolíticos do rio Oiapoque: o de desenhar uma fronteira. Depois de ter sido campo de muitos conflitos e muito derramamento de sangue, conflitos onde se confrontavam franceses e portugueses, e, em seguida brasileiros, conflitos que perduravam três séculos, “300 anos de disputas territoriais” (VIEIRA, 2007).

No que se refere às dinâmicas mais intensas sobre a cidade de Oiapoque pode-se dizer que sobre o rio, ocorreram ou ocorrem dinâmicas que contribuíram para modificar ou alterar a paisagem urbana da cidade. (TOSTES, 2014) Através do rio uma série de ações relacionadas às atividades migratórias, clandestinas, turísticas, ambientais e da influência das atividades de garimpo foram constituídas.

Dentro dos conceitos correlacionados, e absorvendo sobre o lugar e paisagem, de acordo com ANTUNES (2009) o rio Oiapoque é determinante para paisagem urbana da cidade, que não mais se caracteriza como uma cidade ribeirinha, porém como uma cidade beira-rio, sendo o rio elemento indispensável para a interação fronteiriça, haja vista que o rio funciona como linha divisória da fronteira internacional. Com relação ao componente da paisagem urbana, o mesmo foi destacado como muito importante e o mais atrativo de todos os componentes da paisagem Oiapoqueense.

Como linha divisória de fronteira internacional, esse rio aproxima as duas cidades-gêmeas - Oiapoque e Saint Georges- através do movimento das catraias que polariza e mobiliza as interações da zona de fronteira. O monopólio desse serviço pertence aos brasileiros que mantêm em funcionamento cerca de 100 embarcações. O rio Oiapoque é determinante para a configuração da paisagem urbana, haja vista o que sua dinâmica influencia, não somente na orla, mas, na cidade de Oiapoque.

Para os brasileiros, atravessar para a Guiana Francesa é viver a expectativa de dias melhores. Para os guianenses e franceses, atravessar o rio Oiapoque é comprar mercadorias, o que já foi proibido pelo governo da Guiana, e usufruir de diversões incluindo-se a prostituição. Uma parte específica da estrutura de Oiapoque foi adequada para atender aos estrangeiros em suas necessidades, sendo que boa parte da economia da cidade gira em torno dos recursos advindos dessas atividades, trazendo implicações na configuração da Paisagem Urbana (SILVA, 2014).

A preocupação com a água, logo, com os rios, foi um pouco tardia. Porém, a ONU começou a se mostrar preocupada e nas conferências internacionais produziu algumas recomendações. De acordo com Gorski (2010) em 1992, mesmo ano da ECO-92, ocorreu a Conferência Internacional da ONU sobre Água e Meio Ambiente, em Dublin, Irlanda, consagrando a Declaração de Dublin:

Foram produzidas recomendações e um programa de ação intitulado a Água e o Desenvolvimento Sustentável, explicitando a relação entre a água e a diminuição da pobreza e das doenças; a necessidade das medidas de proteção contra desastres naturais; a conservação e o reaproveitamento de água potável ao meio rural; a proteção dos sistemas aquáticos e as questões transfronteiriças. Nessa conferência, foi reconhecida, ainda, a existência de conflitos geopolíticos derivados da posse das bacias hidrográficas. Identificou-se que a crise da água era, frequentemente, uma crise de governabilidade (GORSKI, 2010, p.92).

O rio representa o meio e a mediação das interações transfronteiriças, das tramas e dos dramas socioculturais que se materializam nos movimentos pendulares na fronteira. Já como espaço simbólico, pouco resta do imaginário, das crenças, lendas, cosmologias e mitos ligados à floresta e ao misterioso universo das águas (CRUZ, 2008 apud NASCIMENTO, 2009), pois, as atenções estão agora voltadas para a dinâmica das interações transfronteiriças, na qual o rio parece representar, tão somente, via de comunicação e limite natural entre as duas cidades (Figura 5).



Figura 5.- Orla, rio Oiapoque.

Fonte: Tostes (2017).

Segundo Martin:

“Tome-se o exemplo de um rio. Para o demarcador, ele pode ser considerado um bom limite natural. Para o delimitador, entretanto, nem sempre, já que se o rio servir de eixo civilizatório como o Nilo, ele agirá como elemento de integração e não de separação” (MARTIN. 1998 pg. 49).

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais, que independeram de ação humana), definido assim com a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange as disputas ou contendas entre povos ou outros países envolvidos. O rio Oiapoque delimita e demarca a fronteira entre o Brasil e a França, assim como tem o papel de interliga-los através da construção da ponte binacional.

CIDADE DA RODOVIA

Para diminuir as dificuldades de transportes que existiam entre Oiapoque e outros municípios, devido à distância entre eles e também ao acesso dificultado para se chegar à fronteira setentrional amapaense, foi que em 27 de dezembro de 1970 efetivou-se a conclusão da Rodovia Federal BR-156, conectando Macapá a Oiapoque.

É relevante destacar que a ocupação destas áreas fronteiriças, a abertura da BR-156 em direção ao Oiapoque em 1979, teve além do que havia mencionado objetivo de ampliar o acesso às áreas com maior potencial agrícola ao norte amapaense e incentivar o comércio com a região do Caribe (PORTO, 2007). Com a abertura da BR-156 inicia-se um importante momento para o contexto de integração do Estado, caracterizado como um dos principais vetores de crescimento e de transformações no cenário amapaense.

O acesso dificultado pela rodovia para chegar à fronteira, bem como a carência de ações públicas eficazes, implicam uma precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e aos visitantes, tais como, ineficiência nos sistemas de saúde, energia, no tratamento e abastecimento de água, na coleta de esgoto, na pavimentação de ruas da cidade, bem como precariedade na infraestrutura de alguns espaços públicos destinados ao lazer e ao turismo dos que nessa cidade transitam (TOSTES, 2012).

Inúmeras propostas de desenvolvimento regional têm no sistema de transporte uma das suas peças chaves. O argumento básico é que a redução dos custos de transporte integra as regiões isoladas aos grandes centros industriais e urbanos, o que tende a favorecer seu desenvolvimento. Um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional (TOSTES, 2012). A rodovia BR 156 passa por municípios com importância histórica, cultural, econômica e paisagística, são eles: Laranjal do Jari, Macapá, Ferreira Gomes, Pracuúba, Tartarugalzinho, Amapá, Calçoene e Oiapoque. Penetra quase todos os ecossistemas apresentados no estado e, por outro lado, os nove municípios que ela corta, bem como outros dois margeados, concentram muitos de seus pontos turísticos de acordo com a Secretaria de Estado do Turismo (SETUR) (TOSTES, 2012).

O trecho da BR 156 o qual ainda não se encontra pavimentada é um dos fatores que ainda contribui para o retardo do desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade de Oiapoque a partir dos entraves encontrados para a chegada de produtos e do “progresso” no local.

A cidade rodovia considera Oiapoque sob os níveis de integração regional no estado do Amapá; os níveis de integração com o Platô das Guianas; novas dinâmicas territoriais de ocupação; conflitos com as reservas indígenas; a formação das áreas protegidas (TOSTES, 2014). Esses novos níveis de integração estão relacionados ao livre acesso que o Platô das Guianas terá ao Porto de Santana, ao aeroporto

internacional de Macapá, e a fauna e flora de nossas florestas no decorrer das margens da BR 156.

Para Tostes (2011), é importante ressaltar que a rodovia BR 156 apresenta entraves para serem resolvidos de ordem ambiental em terras indígenas e também a alocação de recursos federais da União para concretização do trecho da rodovia. Os indígenas estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia ao longo de suas reservas. A BR 156 corta, diretamente, 8 aldeias indígenas no vale da reserva Uaçá, localizado em Oiapoque, e isso é analisado pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas seus representantes querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses.

O segundo condicionante que se refere à própria expansão urbana da cidade, cujo principal indutor é a BR-156, que age como vetor da expansão, já que são comuns as construções de baixa renda entremeadas com pontos comerciais de pequeno porte, além da localização de alguns marcos referenciais mais recentes como o Terminal Rodoviário, o Estádio Municipal e o Campus Universitário Federal. A maioria desses marcos está localizada às margens da rodovia, sendo que esta já é parte integrante da área urbana no trecho considerado (NASCIMENTO, 2009).

As novas conjunturas que serão geradas no cenário sócio espacial e político em função da consolidação da BR-156 e da Ponte Binacional refletirão as implicações desse contexto de fronteira nas novas configurações da Paisagem Urbana de Oiapoque, em função dos fluxos transfronteiriços, posto que as influências das interações, mesmo difusas, sem acordos e regulamentações bilaterais definidas, já acontecem a bastante tempo entre Oiapoque e Saint Georges (Figura 6).



Figura 6.- BR-156. Trecho ainda não pavimentado da BR 156, até a cidade de Oiapoque.
Fonte: Tostes, 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reflexão teórico-metodológica realizada para aprofundar as discussões sobre as três abordagens (fronteira, rio e rodovia), leva em conta a relevância da condição tão peculiar que a cidade de Oiapoque se insere a partir da perspectiva de tais abordagens que interagem para o desenvolvimento regional e a favor do planejamento urbano e desenvolvimento local, possibilitando compreender qual o papel das esferas institucionais, e sua contribuição frente à relevância que essa cidade tem para o estado do Amapá.

O perfil da cidade fronteira tem sido marcado basicamente pela sazonalidade das políticas a níveis federais e estaduais, explicitado na forma como Brasil e França conduzem as relações internacionais, deixando na periferia o estado do Amapá e a Guiana Francesa. As cidades rio e rodovia, também são dissociadas e pouco integradoras no que se refere ao exercício de múltiplas abordagens e dinâmicas urbanas pensadas dentro do planejamento e do mosaico de diversidades existentes de um lado e de outro da fronteira.

Essa abordagem sobre a dinâmica urbana e planejamento reforçam os conceitos de Barcellos e Barcellos (2004) que situam o planejamento urbano sob a visão sistêmica, que se dá de uma maneira adversa à abordagem da gestão pública. O planejamento, sobretudo é considerado uma ferramenta e alternativa para a um planejamento participativo e com visão de futuro compartilhada.

A perspectiva de um planejamento sistêmico que entenda e considere as abordagens escolhidas sobre a cidade de Oiapoque têm importância significativa para o desenvolvimento regional quando se propõe a compreender qual o papel das esferas institucionais e suas contribuições frente à relevância que a cidade de Oiapoque tem para o estado do Amapá.

BIBLIOGRAFIA

ARQUIED. *Plano emergencial para gestão do município de Oiapoque*. Governo do Estado do Amapá. Macapá: ARQUIED, 2002.

BARCELLOS, P. F.; BARCELLOS, L. F. Planejamento urbano sob perspectiva sistêmica: considerações sobre a função social da propriedade e a preocupação ambiental. *Revista FAE*, 7 (1): 129-137, 2004.

BRASIL. *Estatuto da cidade: guia para a implementação pelos municípios e cidadãos*. Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos deputados, Coordenação de Publicações, 2001.

_____. Ministério da Integração Nacional. *Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Brasília, 2005.

_____. Decreto-Lei nº 7.578, de 23 de Maio de 1945. *Fixa a divisão administrativa e judiciária do Território Federal do Amapá*. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7578-23-maio-1945-417350-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 23 mai2014a.

____. Lei nº 6.634 de 02/05/1979. *Dispõe sobre a Faixa de Fronteira, altera o Decreto-lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, e dá outras providências.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6634.htm> Acesso em: 23 mai 2014b.

____. Decreto nº 2.200 de 08/04/1997. *Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2200.htm> Acesso em: 23 mai 2014c.

____. Decreto nº 6.250 de 06/11/2007. *Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, relativo à Construção de uma Ponte Rodoviária sobre o Rio Oiapoque ligando a Guiana Francesa.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6250.htm> Acesso em: 23 mai2014d.

CARDOSO, A. C. *Possibilidades do estatuto da cidade para as cidades da Amazônia.* Observatório de políticas públicas da Amazônia – COMOVA. Belém: 2008.

CARVALHO, S. N. Condicionantes e possibilidades do planejamento urbano. In: VITTE, C. C. S.; KEINERT, T. M. M. *Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas.* Rio de Janeiro: Bertrand, 2009.

CONTE, M. I. *A ponte sobre o Rio Oiapoque: uma ponte “transoceânica” entre o Brasil e a França. O Mercosul e a União Europeia?* 2007. 145 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2009.

CORREA, R. L. *O Espaço Urbano.* Rio de Janeiro: Ática, 2005.

FACUNDES, F. S. *Dinâmicas de uso e de ocupação do território na Fronteira Amazônica: Rodovia Perimetral Norte, estado do Amapá.* 2013. 170 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2013.

FEIJÃO, A. J. *Cartografia de Unidades de Conservação e Terras Indígenas.* Base Sirgas. Macapá, 2017.

____. *Cartografia de Localização do Município de Oiapoque.* Base DNPM. Macapá, 2017.

FERRARI JUNIOR, J. C. *Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização especial das cidades brasileiras.* Estudos Geográficos, Rio Claro, ano 02, v. 01, p. 15-28, jun. 2004.

GANGER, S. *Guiana francesa, um território europeu e caribenho em via de “sul-americanização” ? »*, *Confins* [Online], 4 | 2008. consultado o 20 Julho 2016. URL : <http://confins.revues.org/5003> ; DOI : 10.4000/confins.5003

GHETTI, I. B. L. *A questão urbana no universo fronteiriço: sobre a fronteira internacional de Ponta Porã – MS.* Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie: São Paulo, 2008.

GORSKI, M. C. B. *Rios e Cidades – Ruptura e Reconciliação.* Editora: Senac, 2010.

- IBGE. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Censo demográfico*, 2010.
- IIRSA. *IIRSA 10 anos depois: Suas conquistas e desafios* 1ª. Edición Buenos Aires : BID-INTAL, 2011
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. *Fundamentos de metodologia científica*. 5ª ed. São Paulo. Atlas: 2003.
- LEFEBVRE, H. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARTIN, R. A. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto, 1998.
- NASCIMENTO, D.M.; COUTO, A.C.O.; FERREIRA, A.S. Estado, Fronteira e Redes na Amazônia: uma contribuição ao debate. In: PORTO, J. L. R.; NASCIMENTO, D.M. (Org.) *Interações Fronteiriças no Platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades*. Macapá: Editora, 2010.
- NASCIMENTO, J. A. S.; MAURO, C. A. A sustentabilidade ambiental urbana a partir de uma perspectiva espacial: o caso das cidades Amazônia brasileira. *Mercator – Revista de Geografia UFC*, ano 5, n.9, 2006.
- NASCIMENTO, O. A. *Implicações do contexto da zona de fronteira/BR-156/Ponte Binacional na configuração da paisagem urbana de Oiapoque*. 2009. 140 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2009.
- OLIVEIRA, B. S. *Dinâmicas sociais na fronteira entre o estado do Amapá e a Guiana Francesa: Um estudo sobre Oiapoque, Vila Vitória do Oiapoque e Cayenne*. 2011. 126 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2011.
- PORTO, J. L. R. *Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000)*. 2ª Ed. Macapá: Edição do Autor, 2007.
- SANTOS, E. R. C. *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*. 2012. 276 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2012a.
- _____. *Urbanização e rede urbana na Amazônia Setentrional Amapaense*. *Revista Formação Online*. 19, 2 (19):107-131, jul./dez., 2012b.
- SANTOS, P. G. S. *A (Ultra) Periferia do Platô das Guianas: Novos planejamentos para usos da fronteira Amapá-Guiana Francesa (1992-2012)*. 2013. 137 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2013.
- SANTOS, R. S. *Instituições de Ensino Superior e o Desenvolvimento Local em Vitória da Conquista – BA*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Orientador: Prof. Jaênes Alves. Ilhéus-Bahia, 2007. Disponível em www.uesc.br. Acesso em: 14 de Jun. de 2016.
- SANTOS, S. S. *Complexas cidades: qual o planejamento urbano na perspectiva da teoria da complexidade*. In: Encontro Nacional ANPUR, 15. 2013. Recife – Pernambuco – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2013. 17.
- SILVA, A. R. F. *Perspectivas das políticas territoriais na Faixa de Fronteira internacional da Amazônia Oriental Brasileira: Estados do Pará e Amapá*. Dissertação (Mestrado) –

Universidade Federal do Pará, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2011.

SILVA, G. V. Desenvolvimento econômico em cidades da fronteira amazônica: ações, escalas e recursos para Oiapoque-AP, *Confins* [Online], 17, 2013. Consultado o 14 Julho 2016. URL: <http://confins.revues.org/8250> ; DOI: 10.4000/confins.8250

SILVA, G. V. RÜCKERT, A. A. A fronteira Brasil-França. *Confins* [Online], 7, 2009. consultado em 14 Julho 2016. URL: <http://confins.revues.org/6040> ; DOI : 10.4000/confins.6040

SOARES, C. L. *A interface Vila Brasil, Ilha Bela (BR) e Camopi (FR): Implicações da migração para garimpos da fronteira Franco-Brasileira entre o Amapá e a Guiana Francesa*. 2012. 151 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2012.

TOSTES, J. A. Políticas urbanas intervencionistas nas cidades amazônicas: no Amapá, a encruzilhada entre a necessidade e a obrigação. In: *Anais do 12º Encontro Nacional ANPUR*. 2007 Belém – Pará – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2007. 18 p.

_____. *Transformações Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit, 2012.

_____. “Aqui começa o Brasil”: a cidade fronteira, cidade do rio e a cidade da rodovia. Disponível em <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/02/aqui-comeca-o-brasil-cidade-fronteira.html?q=OIAPOQUE> Acesso em: 08 de fev. De 2014.

TOSTES, J. A.; FEIJÃO, A. J. *Cartografia Localização das Cidades-Gêmeas de Oiapoque e Saint Georges*. Macapá, 2017.

_____. *Núcleo Urbano da Cidade De Oiapoque e o Contexto De Evolução Urbana*. Macapá, 2018.

ROSSETTO, A.; ORTH, D.; ROSSETTO, C. O planejamento estratégico formulado a partir da participação da comunidade, utilizado como indutor do desenvolvimento sustentável de cidades. In: WICKERT, Ana Paula (Org.). *Arquitetura e urbanismo em debate*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005.

VEIGA, J. E. *Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI*. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

VIEIRA, A. O último grande garimpo brasileiro? *Revista Rolling Stone*. São Paulo. Spring Publicações Ltda, 2007.

VIEIRA, P. R. R. *Malária na área indígena: Espacialização dos casos autóctones no município de Oiapoque – Amapá*. 2011. 101 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2011.

VOLVER A SUMARIO

LA CIUDAD DE SAN CRISTÓBAL



Fuente: Archivo Fotográfico MVM (2017)

TRAVESÍAS Y ESCENARIOS DE LA CIUDAD

MARIO VALERO MARTÍNEZ

A Isabel Alejandra

En este texto se indaga en la geografía de la ciudad asumida sin los convencionalismos y tradiciones que definen su campo disciplinar, sin el corsé de los rígidos métodos y técnicas tan frecuentes en sus estudios, pero sustentada en un sistemático y riguroso propósito exploratorio a partir de los itinerarios y las travesías urbanas trazadas en recurrentes viajes de idas y retornos por los lugares seleccionados, oteando en sus usos del presente, sin dejar de lado sus contextos histórico-culturales. Los itinerarios y las travesías urbanas se proyectan como viajes al interior del complejo tejido de la ciudad para auscultar en los significados de su origen, en las simbologías de los lugares donde se fraguan los relatos de sus habitantes en los encuentros cotidianos, en algunos casos ignorando su valoración cultural y casi siempre otorgándoles distintos atributos que propician otros usos utilitarios, a veces efímeros

Exploramos los lugares de la ciudad en sus múltiples movimientos ciudadanos, esos que no se reflejan en su historia ni en sus visuales estéticas, tampoco en sus clásicos o novedosos íconos y monumentos del espacio construido ni del paisaje observado¹. En este propósito concordamos con Martín-Barbero

¹ Parte de este texto fue presentado en el Foro Paisaje y Cultura 2008: Percepciones y emociones en torno a los paisajes. Organizado en la Escuela de Geografía e Instituto de Geografía y Conservación de la Universidad de Los Andes, realizado en la ciudad de Mérida entre del 15 al 17 de octubre del año 2008.

(2002, p. 275) “... *la figura* de la ciudad tiene menos que ver con la alta rigurosidad de los modelos de los expertos del edificar que con en el mosaico artesanal del habitar”. Por lo tanto, no solo se trata de mirar las fachadas de la materialidad espacial, sino, fundamentalmente, de adentrarse y explorar los eventos y acontecimientos humanos en sus usos e identificaciones habituales, pues como agrega el autor al texto citado “...Y ello nos descubre que la geografía de las identidades remite tanto las figuras que demarcan las calles y las plazas como a las fisuras que introduce el desorden de las experiencias y los relatos” (p. 275). Eso nos lleva a inferir que cada ciudad tiene su historia, pero contiene muchas historias al mismo tiempo, trastocando constantemente sus espacialidades; con razón se define como polisémica para subrayar en los significados de su diversidad socioespacial. En esas lecturas se incluyen los usos fragmentarios, las murallas interiores, los relatos de secretos y misterios urbanos, las identidades no visibles tejidas en las cotidianidades de los habitantes; todo esto revelan las panorámicas de su pluralidad paisajística.

En estas búsquedas nos reafirmamos en la compartida objeción a las posturas defensoras de los modelos estandarizados de las ciudades, aunque los planos configurativos tengan las mismas formas geométricas o presenten similares procesos históricos de gestación y desarrollo. Cada ciudad tiene su geografía variable, sus modos de vida particularizados, en cada una surgen y se re-crean los íconos materiales e inmateriales que forman parte de sus rasgos distintivos. Esto no implica negar las taxonomías o agrupamientos en rangos clasificatorios y funcionales útiles en los estudios comparativos (ciudades andinas, comerciales, fronteriza...). Tampoco supone obviar la proliferación de edificaciones y arquitecturas de gran similitud tan evidentes en las tendencias contemporáneas como por ejemplo el diseño y la funcionalidad de los grandes centros comerciales o la construcción de concesiones-franquicia para la venta de un determinado producto; pero incluso en estos casos, muchas cadenas de negocios incorporan algún ícono emblemático de la ciudad, un aspecto del costumbrismo local o un rasgo de su entorno físico-geográfico con el propósito de establecer un vínculo más cercano entre el habitante-consumidor. De igual manera afirmamos que siempre ha existido una tendencia a repetir la construcción de modelos urbanísticos para determinados ámbitos funcionales, por ejemplo, los mercados populares, la similitud o los patrones estandarizados de conjuntos y edificaciones residenciales en serie ya sean públicos o privadas.

Aun cuando se identifican todas estas modelos y no es una paradoja, las ciudades configuran sus singularidades distintivas. Los datos demográficos, las cifras comerciales, el emplazamiento, el espacio construido en su amplia variedad, así como las redes materiales y virtuales, se entrecruzan con los relatos, mitos,

leyendas, historias de vida, las identificaciones y usos cotidianos en lugares tradicionales y emergentes: el barrio y la urbanización cerrada; el mercado y el hipermercado; la plaza y el cibercafé; la calle comercial y el gran centro comercial (shopping center) tan sólo por mencionar unos arquetipos; asimismo es posible encontrar demarcaciones similares a los límites/fronterizos que revelan otros contrastes socioespaciales y territoriales al interior de las ciudades, reflejando no sólo fragmentaciones y disputas por el control del espacio urbano, también pueden indicar ámbitos de solidaridad o recreación.

ITINERARIOS, LUGARES Y SÍMBOLOS

Los itinerarios y las travesías urbanas entrelazadas con las geografías personales en el espacio vivido, las consideramos como opciones viables para hacer las lecturas de la ciudad y los significados que adquieren los lugares en sus diversos propósitos y fines. Nos referimos entre otros aspectos al hábitat y los encuentros ciudadanos, al intercambio entre ofertante y consumidor, a los espacios del ocio, entre otros, pero también a los sitios valorados para su evocación histórica y de igual manera los espacios que generan rechazos o topofobias, los que despiertan emocionalidad y afinidad, es decir, las topofilias en los usos cotidianos y todos aquellos que se incorporan a las simbologías referenciales para los habitantes en su andar por la ciudad. Como señala Tuan (2007, p. 41) “los significados de la mayor parte de los símbolos están ligados a la cultura. Podemos decir que los seres humanos tienen la tendencia a estructurar sus mundos en torno a un número limitado de categorías, que, a menudo incluyen, sustancias, colores, orientaciones espaciales, etc.” En suma, una parte del espacio construido, la historia del lugar, un determinado objeto, una situación, un evento, una calle, una esquina forman parte de los significantes sociales e individuales que se inscriben en la hoja de ruta y del quehacer cotidiano.

En las incursiones a las ciudades se captan en primera instancia unas imágenes que muestran a los lugares con sus luces, sombras, contornos y movimientos, aunque estas no son sólo visuales panorámicas, de ser así, podrían generar sesgos interpretativos. En esta perspectiva consideramos pertinente la sentencia de Lynch (2000, p.9) “en cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de los acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de las experiencias anteriores”. Se trata de traspasar los límites de la rutina y de la mirada del simple observador para adentrarse en la ciudad,

removiendo sus escenarios relevantes, explorando sus significados socio-espaciales y descifrando sus metabolizaciones geo-culturales e históricas. En ese callejear, la percepción tiene una gran importancia para el habitante/viajero en la aproximación a los lugares de su interés, pues como lo advierte Jung (1992, p.57) “la percepción sensorial nos dice que algo existe; el pensamiento nos dice lo que es; el sentimiento si es agradable o no lo es; y la intuición nos dice de donde viene y a donde va”. Se trata en definitiva de leer en los lugares de la ciudad, los entrecruzamientos entre el espacio originario, el uso cotidiano y el espacio percibido (Figura 1).



Figura 1- Vista parcial del Centro de la ciudad, San Cristóbal.
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

SAN CRISTÓBAL, LA CIUDAD EXPLORADA

Con este enfoque geográfico sobre los itinerarios y las travesías hemos recorrido y explorado una parte de la ciudad de San Cristóbal, capital del estado Táchira, entidad limítrofe con la vecina república de Colombia. A la ciudad le asignamos dos identificadores geo-culturales: andina y fronteriza. La ciudad

andina está emplazada en un valle de los andes venezolanos que forman la continuación más septentrional de la cordillera andina suramericana, conocida como cordillera de Mérida o de los Andes. Este sistema montañoso como lo describe Vivas (1992, p.3 y 2012, p.37) representa la bifurcación terminal de la Cordillera Oriental de Colombia que en territorio venezolano conforma dos ramales montañosos: la sierra de Perijá desplazado ligeramente de suroeste a noreste con una extensión de 7.500 km² en Venezuela y otro ancho más extenso, orientado de suroeste a noroeste con unos 40.000 km². En este paisaje montañoso se localiza San Cristóbal donde residen 263.765 habitantes (Censo 2011), rodeada de una geodiversidad con predominantes montañas bajas y una biodiversidad de variadas especies animales y vegetales que conforman el paisaje natural de su entorno, representado en el parque Nacional Chorro del Indio al este y la cuenca del río Torbes al oeste de la ciudad.

La ciudad fronteriza se define no sólo por su ubicación geográfica en su condición de capital del estado Táchira, la entidad fronteriza con mayor dinamismo relacional en ámbitos binacionales con Colombia, también debido a sus fluidas interconexiones con las ciudades venezolanas de San Antonio y Ureña localizadas en los bordes fronterizos venezolanos que se extienden a las interacciones y los intercambios en un amplio espacio regional y binacional que abarca a la ciudad de Cúcuta, capital del departamento Norte de Santander en las fronteras con Colombia, conformando un paisaje de cruces cotidianos, historias compartidas, solidaridades, dificultades y conflictos. Es, como se ha señalado en Valero (2004), la configuración de una geografía social con espacios fronterizos integrados y sustentados en la movilidad cotidiana de sus habitantes, para los cuales los límites/fronterizos son una parte de la simbología que definen las nacionalidades sin constituir obstáculo cultural al establecimiento de redes socioespaciales transfronterizas.

El lugar seleccionado en el itinerario para inicio del recorrido de la ciudad es la Plaza Juan Maldonado, sitio donde se fundó San Cristóbal en el año 1561; el nombre de esta plaza honra al fundador y es un escenario reconstruido para recordar tanto el sitio como el acto fundacional, un lugar representativo del espacio urbano primigenio, por lo tanto no se encuentran allí vestigios materiales ni rasgos de patrimonio arquitectónico de su pasado, tal como es característico en centros y cascos históricos de muchas ciudades hispánicas, aunque es el lugar tradicional donde se ha reproducido la organización dada al asentamiento originario de conformidad con lo demandado para las fundaciones hispánicas en América. Castillo (1987) documenta extensamente que se desconoce el Acta de fundación de la ciudad con todas esas ceremonias de rigor, aunque no faltan las crónicas y trabajos historiográficos que relatan las hazañas del Capitán

donde Juan Maldonado asistía a los oficios religiosos, cerca de la calle de Calderos lugar de su residencia

Con ese acto el fundador estableció las bases de la Villa de San Cristóbal que al poco tiempo dejó bajo resguardo de los soldados y unos pocos civiles, para retornar a Pamplona donde murió diez años después. Los propósitos para su levantamiento en el ámbito geográfico seleccionado, un valle relativamente cercano a la margen derecha del río Torbes, se la han dado varias interpretaciones en la historiografía venezolana. Velásquez (1975, p.15) en el discurso con motivo de la celebración de los 400 años de fundada la ciudad argumenta que la ciudad nació “a petición de los vecinos de Pamplona como un puesto de recurso, como un oasis, como un alto en el camino del Nuevo Reino de Mérida. Sitio para el reposo, para la recuperación, para el descanso”; esta versión se podría interpretar como una reivindicación del el significado geoestratégico en la fundación de San Cristóbal. La ciudad señala Velásquez, “aparece desde el primer día como lo que es y ha sido siempre: un muro de comprensión para la tregua”, agregando además, la importancia de su marcada extensión como base territorial asociada a la posterior organización territorial del estado Táchira. Se definió entonces, la creación de la villa como lugar de paso a partir de la cual se demarcaron las nuevas fronteras andinas.

Desde otros enfoques se podría deducir unas interpretaciones no necesariamente contradictoria con las versiones antes citadas, al insinuarse que en la idea del fundador y de las autoridades de Pamplona que estimularon la aventura fundacional, estaba presente el afán del control territorial como consecuencia de la permanente disputa promovida por las similares ambiciones de conquistadores y colonizadores que se adentraron en estas tierras andinas²; o como señala Romero (1999, p.42) “la ciudad latinoamericana fue originalmente sólo una etapa, un centro de reagrupamiento de personas y cosas para asegurar la prosecución de la marcha hacia regiones lejanas o peligrosas”. Bien se ha reseñado que la fundación de villas y ciudades sirvió de coartada para variados propósitos y en el caso de San Cristóbal podría inferirse o especularse que no sólo fue villa de descanso y tránsito.

Durante un largo período la villa se caracterizó por la vida modesta de sus habitantes. Cárdenas (1978, p.15) especula que “desde los cerros vecinos, por los caminos que conducían a Pamplona y Santa Fe, podían contemplar los pobladores que se allegaban a la villa de San Cristóbal a vivir en ella, en los inicios de 1600 la rústica iglesia de techo de paja, ceñida de estantillos cortados con el bosque cercano con su fachada ausente de campanas y sus primeras manzanas cortadas en

² Una extenso trabajo documental y analítico se encuentra en: Castillo Lara, L. (1987); Elementos históricos del San Cristóbal Colonial. Proceso Formativo. Biblioteca de Autores Tachirenses.

solares donde crecían árboles”; para entonces, según la fuente citada, la Villa no superaba los cuarenta vecinos en la primera década del siglo XVII.

Las crónicas dan cuenta de una villa pobre, que algunos calificaban despectivamente de villorrio insignificante con relación a otros centros poblados cercanos de mayor importancia política, pero también estuvo signada por un conjunto eventos sísmicos y acontecimientos sociales y económicos que influyeron en su lenta consolidación y expansión desde el momento de su fundación. Eventualidades que seguramente incidieron en la vida cotidiana de sus moradores (Figura 2).

Pero este texto no tiene entre sus objetivos detenerse en la historia fundacional de la ciudad, además las narrativas históricas también son variopintas, algunas han reflejado o se han aproximado al análisis de sus realidades sustentadas en documentación histórica, otras son imprecisas, sin sustentación y no faltan las que cuentan historietas de épicas fantasiosas, enaltecedoras de figuras aborígenes o de heroicos conquistadores, contadas de acuerdo a la orientación y hasta la posición ideológica de quienes relatan los acontecimientos. Tal vez esto forme parte de las herencias e influencias de cronistas y viajeros en la mezcla de ficciones, fábulas y realidades, pues como señala Medina (1992, XI) en la presentación del libro *Historia real y fantástica del nuevo mundo*, “realidad e imaginación se fusionan hasta crear una nueva geografía hija de la propensión milagrera: dimensión atrevida, salto en la oscuridad que nada tiene que envidiarle a los libros y películas de ciencia-ficción de la cuales son el origen lejano...”. Muchas historietas locales están impregnadas de ficciones con las que han pretendido magnificar los lugares y acontecimientos geohistóricos.

LA PLAZA, ESCENARIO FUNDACIONAL

El sitio geográfico e histórico asiento de la Plaza Juan Maldonado fue objeto de múltiples transformaciones y cambios de nombres³ que reflejaron intereses políticos y religiosos locales, pero el escenario actual es predominantemente de la década de los años 60, reconstruido como símbolo temático originario, a propósito de la celebración de los cuatrocientos años del acto fundacional de San Cristóbal⁴. Ambos, sitio y escenario dan la sensación de lugar escondido, un rincón a espaldas de la ciudad. Para muchos, una plaza más, escasamente identificada en su significado, lo que podría explicarse en parte por la tendencia

³ De acuerdo con algunos historiadores es posible que originalmente se denominara Plaza Mayor, para luego denominarse Plaza Principal, Plaza Bolívar y Plaza Miranda, hasta que en 1960, con motivo de las celebraciones de los 400 años de fundación de la ciudad de San Cristóbal, las autoridades municipales el nombre de Juan Maldonado (HERNÁNDEZ, 2016, p.125).

⁴ Acuerdo del Consejo Municipal del Distrito San Cristóbal de 1960. Reproducido en Moreno (2007, p. 56-57)

persistente en estos ámbitos locales a dar poca importancia cultural y en algunos casos a trastocar la memoria histórica del lugar en su sentido originario o en cierto modo se ha diluido su significado geográfico e histórico para convertirse en insignificante sitio.

Pasearse por la Plaza es encontrarse con una cotidianidad diversa asociada predominantemente a la funcionalidad edificatoria de su entorno. Al noreste se define un ángulo caracterizado por la valoración funcional otorgada a una edificación sede de varios organismos oficiales públicos, conocido como Edificio Nacional que se comparte diagonalmente con la simbología religiosa de la Catedral y la Casa Episcopal, sede de la Diócesis de San Cristóbal. Al suroeste en el espacio que bordea la Plaza está ocupado por viviendas de una sola planta, muy deterioradas y con diferentes usos: bufetes, escuelas, talleres mecánicos, estacionamientos, venta de licores y otros oficios. Un entorno de marcados contrastes y una cotidianidad que no es predominantemente de ocio, salvo para los escolares que la utilizan como campo de fútbol. La gente se reúne en espera de los servicios que se prestan en los alrededores, básicamente los vinculados al Edificio Nacional, así como a los servicios religiosos de la Catedral. Por lo demás, es un espacio de tránsito para los habitantes de barrios adyacentes y de uso comercial para eventuales vendedores ambulantes.

Al norte de la Plaza se encuentra la contra-fachada del Edificio Nacional, una estructura que se percibe funcionalmente similar a una barrera que encierra la plaza o el sitio fundacional y lo separa al norte de los espacios inmediatos. El edificio a primera vista se visualiza sobrio, aunque se aprecia el proceso de deterioro; pero una parte del sitio, no la edificación, tiene una oscura historia. Hasta finales del siglo XIX allí funcionó el Fuerte Tapia y era, cuenta en sus crónicas sobre la ciudad Anselmo (1960, p. 24) "...la fatídica y tenebrosa Cárcel Pública, en cuyos húmedos y oscuros calabozos fueron sacrificados innumerables víctimas de la tiranía gomecista. Conocimos aquellos infectos calabozos que llevaban singulares nombres como El Tigre, La Zamurera, El Balcón, El Turpial, El Olvido" Continúa la descripción detallando los castigos horrendos a que eran sometidos los presos políticos por el suelo de tierra y los sitios más oscuros donde se confinaban los presos que faltaban a la disciplina carcelaria, "en el ala derecha del corredor estaba el calabozo de las mujeres, eternamente cerrado, en el cual languidecían las vidas de las infelices que tenían la tremenda desgracia de caer en aquel antro tenebroso" De igual manera se reseña que "en la esquina que hace diagonal con la Catedral, estaba el Cuartel Nacional. En sus patios, en la época de Gómez, azotaban a los presos políticos al compás de un redoblante de guerra...". Este es uno de los testimonios urbanos de un período oprobioso para

Venezuela, sometida por la dictadura del caudillo militar Juan Vicente Gómez (1908-1935) y sus agentes locales.

En la plaza nos surge una incógnita ¿Se ocultan o se olvidan estas historias del lugar? Es la historia fea del sitio que muchos la desconocen, otros omiten la barbarie del dictador oriundo de estas tierras tachirenses para sustituirlas por extraños fanatismos regionalistas de agentes locales para exaltar la imagen de “hijo ilustre”, llegándose al extremo de identificar a un aeropuerto y una parroquia con su nombre y durante largo tiempo su figura fue utilizada como símbolo promocional del turismo.

El Edificio Nacional fue inaugurado por primera vez en el año 1946 en el corto período del gobierno democrático presidido por el escritor Rómulo Gallegos que fue derrocado un año después para imponer otro terrorífico régimen militar dirigido por otro tachirense, Marcos Pérez Jiménez, para entonces el edificio se utilizó como sede del temido cuerpo policial conocido como la Seguridad Nacional.

Marcado por esa tenebrosa historia el sitio y la edificación, el lugar, sigue teniendo vinculación con el mundo del presidiario pues en gran parte de sus instalaciones funcionan los tribunales de justicia o Palacio de Justicia del estado Táchira y es la sede de la presentación semanal de los privados de libertad en sus audiencias penales y civiles; pero también es asiento del Instituto Postal Telegráfico y otras dependencias oficiales. El Edificio Nacional ha sido catalogado como una obra de destacado valor cultural por su arquitectura, expresión de la transición de lo clásico a lo moderno y por su técnica constructiva en la utilización de concreto armado; por tanto, se califica como representante del patrimonio moderno de la ciudad. El sitio y la edificación tal vez asociado a su histórico pasado carcelario, fue en un escenario ya olvidado de mitos y las leyendas populares de nocturnales y oscuros secretos, ruidos extraños, pasos tenebrosos, lejanas voces y quejidos, puertas que se abren y cierran como en las películas de terror y hasta aparecidos en el área donde funcionaban los calabozos. Estas leyendas de espantos y aparecidos siempre tienen el mismo patrón, se cuenta a través una tercera persona que lo escucho, aunque nada se ve pero siempre se afirma su “presencia” como alma en pena que cada noche emerge de la ultratumba y desanda por sus pasillos. Esto formaba parte de los mitos que atrapaban a los lugares donde se han vivido historias tenebrosas.

Viramos al este de la Plaza Juan Maldonado donde se encuentra la Catedral ocupando, al parecer, es el mismo lugar asignado a la iglesia cuando se fundó la ciudad y se especula en los estudios históricos que en esa primera versión fue construida de paredes de bahareque y techo de paja. En 1869 la iglesia se sustituyó por una mejor edificación de ladrillo pero fue destruida por un

terremoto cuyo epicentro fue Cúcuta, Colombia, que además, tuvo efectos devastadores en varias poblaciones tachirenses. La iglesia posteriormente reconstruida, dicen los expertos, es una mezcla de estilos románico, toscano y neogótico, coincidente con el auge cafetalero tachirense a finales del siglo XIX. En la segunda década del siglo XX al fundar la Diócesis de la ciudad, fue transformada en Catedral y para celebrar los cuatrocientos años de la fundación de San Cristóbal en 1961, se realizaron significativas modificaciones con el objeto de recrear el escenario de la fundación históricamente imaginada. Al lado de la Catedral se ubica la Casa Episcopal, sede de la Diócesis de San Cristóbal y en su conjunto representan la simbología religiosa de mayor importancia regional (Figura 3).



Figura 3.- Plaza Juan Maldonado, el Edificio Nacional y La Catedral. Sitio de fundación de San Cristóbal.
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

En estas dos edificaciones se sintetiza parte de la historia de dos contrastantes lugares, a un lado el sitio que ocupó la cárcel, donde posteriormente se construyó el Edificio Nacional y en la actualidad funcionan los juzgados de justicia; en el otro diagonalmente está La Catedral. En este espacio se constata la

presencia y movilidad de dos principales protagonistas, los presos y los feligreses, desde otra perspectiva los podemos describir como imágenes del uso fragmentado del espacio construido en los límites de la plaza y dos símbolos separados por otro borde representan el ejercicio del poder en sus ámbitos fronterizos, la justicia y la religión.

En el territorio venezolano las plazas no son solo espacios simbólicos del entorno construido, también y fundamentalmente son lugares geográficos vinculados a la organización urbana, por lo tanto, son ámbitos referenciales de la gente para sus movilidades y lugares de variados encuentros; vistos así, las plazas tienen un enorme significado socioespacial. Aún no desaparecen como fue pronosticado desde ciertas teorías críticas del urbanismo a partir del surgimiento en todas las ciudades de los grandes centros comerciales como fenómeno de la globalización y de la proliferación de los locales llamados ciberespacios como resultado de la expansión de las tecnologías de la información y la comunicación. Las plazas no pierden su vigencia, al menos en nuestros ámbitos territoriales venezolanos, incluso muchas se han convertido en símbolo de las protestas políticas y sociales, así como han servido para el control del poder político. Como suele ocurrir en todos los lugares, algunas plazas se transforman otras se marginalizan por el crecimiento de las ciudades, pero también se reivindican en los urbanismos emergentes y siguen teniendo ese sentido de lugar para la recreación y el encuentro diverso.

LAS TRAVESÍAS EN EL ESPACIO TRADICIONAL DE LA CIUDAD

Al salir del sitio histórico-fundacional por una de las conexiones callejeras nos adentramos en el tradicional centro de la ciudad hasta llegar a su principal lugar referencial, la Plaza Bolívar⁵, un emblemático sitio que está presente, casi obligatoriamente, en todas las ciudades y centros poblados de Venezuela. La plaza en su primera versión se denominó El Pantano, en alusión a las condiciones físicas del sitio de emplazamiento, seleccionado por las autoridades municipales de San Cristóbal en 1859 y para ese año la ciudad era la capital de la Provincia del Táchira⁶. Junto a esta plaza, (entonces se denominaba Páez), se encontraba el Mercado Cubierto cuya construcción fue impulsada por un grupo de comerciantes locales; Chiossone (1960, p.96) reseña que “en el primer contrato celebrado entre la Municipalidad y la Compañía Anónima del Mercado Cubierto, en el año

⁵ A Esta plaza se le asignaron varios nombres en distinta época, de acuerdo al registro de Hernández (2016) sus denominaciones fueron: Plaza El Pantano, Plaza del Mercado Cubierto, Plaza Guzmán Blanco, Plaza Central, Plaza Páez, Parque Bolívar y Plaza Bolívar.

⁶ San Cristóbal, capital de la provincia del Táchira en 1856, tal como se estableció en la nueva Ley de División Territorial que reorganizó el territorio de Venezuela en 21 provincias (VALERO, 2009, 180).

1874, se determinan las personas autorizadas por el Consejo Municipal para promover la fundación que debería emprender la construcción del Mercado Cubierto". Esta alianza reflejó el momento expansivo de la ciudad comercial, asociado al crecimiento económico de las últimas décadas del siglo XIX y sustentado en la explotación y exploración del café, que generó prosperidad no sólo en la provincia del Táchira, también se extendió en gran parte de los andes venezolanos. Un factor influyente en esta dinámica económica estuvo asociado a la inmigración, fundamentalmente de alemanes, italianos y colombianos que se establecieron en estos territorios vinculados a las actividades productivas del café y otras actividades comerciales.

La consolidación y el progresivo incremento de las actividades en este espacio comercial configuraron una nueva centralidad en la ciudad de San Cristóbal que definitivamente desplazó y marginalizó el sitio histórico-fundacional e introdujo transformaciones urbanas en la ciudad. Muñoz (1985, p.151) señala que "San Cristóbal, el centro comercial más importante del Táchira, tenía muchos establecimientos clasificados como almacenes, tiendas, boticas y bodegas. Estas categorías estaban basadas según el tipo de mercancías que vendían y el volumen de ventas y ganancias". El Almacén era considerado el más rentable y la bodega el establecimiento que reportaba menores beneficios y según el autor citado "mientras las bodegas permanecían en manos de venezolanos e italianos, las firmas alemanas de Minlos Breuer, Anderssen Moller y Van Dissel y Thies dominaban las tres categorías principales de tiendas para el año 1890..." (p. 151). En la antigua calle del comercio a un costado de la plaza se localizaban las variadas casas comercializadoras y almacenes que ofertaban desde la mercancía importada de Europa, artículos de quincallería, ferretería, cristalería, así como tiendas especializadas en artículos suntuarios; muchos almacenes y tiendas complementaban la oferta con un departamento de botica de drogas y medicinas provenientes de fábricas del exterior. La moda europea fue otro destacado aspecto que se introdujo en la ciudad, generando significativas influencias culturales que se entremezclaron con los modos de vida aldeanos.

La importancia comercial de San Cristóbal trascendió a sus ámbitos locales, no sólo porque era un importante centro de influencia en sus ámbitos provinciales, también porque se convirtió en ciudad-encrucijada de las relaciones del "vasto territorio comercial bifurcado en una amplia red espacial de conexiones al oeste con la ciudad de Cúcuta en Colombia y hacia el norte con el lago de Maracaibo, desde donde se estableció un puente con los mercados internacionales, especialmente Alemania y Estados Unidos, países destinatarios de la mayor parte de las exportaciones cafetaleras" (VALERO, 2009, p.181).

¿Qué huella material ha quedado de aquel espacio comercial decimonónico y de las primeras décadas del siglo XX? La respuesta es muy sencilla, poco o casi nada. Después del auge y la caída de la producción cafetalera andina en la tercera década del siglo XX, la ciudad atravesó por un proceso de estancamiento que afectó su desarrollo urbano. El Mercado Cubierto fue arrasado por un incendio en el año 1964, las causas de aquel atroz evento no fueron suficientemente aclaradas y no faltaron las especulaciones sobre oscuros intereses locales. Posteriormente en el intento reformador de la ciudad, que fue calificado por algunos especialistas como proceso modernizador urbano, se construyeron dos importantes obras viales, la avenida Francisco García de Hevia o popularmente conocida como Quinta Avenida en el año 1967 y luego la avenida Isaías Medina Angarita o Séptima Avenida para la toponimia popular en el año 1971, ambas vías estaban previstas en los planes de gestión pública local con el objetivo de conectar el norte y sur de la ciudad, esto obligó a la demolición de 56 manzanas y con ello gran parte de la huella urbana del siglo XIX y principios del siglo XX, además fragmentó el tradicional centro comercial y urbano de la ciudad y no se previeron o no se implementaron alternativas para reconfigurar su funcionalidad ni remodelar su organización espacial que, a pesar de la construcción de esas vías de comunicación, se advertía para entonces un proceso de decadencia y abandono.

El deterioro de este espacio se aceleró en los años siguientes y para complemento la fealdad urbana se impuso a mediados de los años 80 con la construcción de un edificio en los terrenos donde funcionaba el incinerado Mercado Cubierto. Esa edificación formaba parte del plan para la transformación del centro de la ciudad y se proyectó bajo la denominación de Centro Cívico desde mediados de la década de los años 70. De este plan solo se construyó un edificio Centro Cívico San Cristóbal, inaugurado en el año 1986, que en nuestro recorrido lo percibimos deslucido, desubicado, sombrío y laberíntico en su interior, un lugar que genera topofobias (Figura 4). Curiosamente, una parte de ese Centro Cívico, tal como ocurrió con el antiguo mercado, fue devorado por un incendio en el año 2006 en los locales donde funcionaba la Asamblea Legislativa y la Contraloría del estado Táchira y, al igual que en aquella ocasión, no faltaron las especulaciones sobre las causas del incendio, al parecer provocado intencionalmente para incinerar documentos probatorios de la corrupción de autoridades gubernamentales estatales.

En este céntrico espacio de la ciudad es inocultable la intensificación del proceso de deterioro no sólo sus estructuras físicas, sobre todo en las “casas viejas” como se describen en la imagen popular y coincidente con la opinión de ciertas tendencias arquitectónicas locales “modernistas”. También se aprecia en

las construcciones más recientes que no dudamos en calificar como disformes y se podría especular que probablemente responden a la influencia amorfa del edificio del Centro Cívico. A esta morfología urbana se agrega una intervención desbordada de ocupaciones y apropiaciones informales del espacio público que no se restringe a las actividades de los vendedores ambulantes, sino que se extiende a todo una serie de alteraciones urbanas generadoras de la degradación ambiental. Se ha difuminado una parte de la historia y la geografía del lugar sobre el que ha emergido un espacio monótono que nos genera una marcada imagen topofóbica.



Figura 4- Al fondo el Edificio Centro Cívico inaugurado en 1986.

Fuente: Archivo fotográfico MVM (2015).

No se entienda esta perspectiva como una postura negadora o de resistencia a la aceptación de las transformaciones urbanas; las ciudades no permanecen inalteradas aunque preserven los trazados y parte de sus construcciones originarias como resguardo de su historia, siempre están sometidas a pequeña y grandes modificaciones como resultado de los movimientos de sus habitantes, pero también de múltiples agentes públicos y privados con variados propósitos.

Estas modificaciones están vinculadas a factores que intervienen en las dinámicas urbanas como el proceso de ocupación y distribución espacial, los modelos desarrollo económicos, políticos y culturales, la expansión tecnológica, los

procesos y las variables demográficas. Pero estos y otros componentes no son aislados y están asociados a los cambios ocasionados en los modelos territoriales, ya sean por la incidencia de procesos socioespaciales al interior de los países, por las influencias de la globalización. Estos son aspectos imprescindibles para analizar el desenvolvimiento de las ciudades, pero resultan incompletos sino se exploran otras dimensiones de sus habitantes expresadas en el hábitat y en la vida cotidiana. “El habitante construye y organiza el espacio geográfico, por lo tanto es algo más que una persona que vive en la ciudad con derechos, deberes y comprometido consigo y con su entorno” (VALERO, 2004, p.23) Todo esto forma parte una dinámica en la que intervienen diversos actores y agentes con sus variados intereses sociales y colectivos que se van entremezclando para edificar y reedificar de manera permanente el espacio urbano, asiento de la ciudad.

Nos hemos preguntado qué queda del espacio urbano decimonónico y de principios de siglo XX en este centro de la ciudad y lo hacemos no como simple añoranza del pasado o para la negación de los cambios en la ciudad. En suma, no se trata de hacer estático el lugar, pero pensamos en la huella que también da vida al presente, que recuerda parte las memorias geográficas, las historias de vida de sus habitantes y sus contextos y conexiones geo-culturales. La respuesta a la interrogante es simple, lo que queda un símbolo representativo correspondiente a una importante comercializador del café, la reconstruida Casa Steinvorth fundada entre 1884 y 1880 y localizada a un costado de la Plaza Bolívar (Figura 5) y al frente una edificación cultural neoclásica de principios del siglo XX conocida como Ateneo de San Cristóbal o Salón de Lectura, inaugurado en 1938 e impulsado por un movimiento cultural que se gestó en la ciudad en el año 1907 con la fundación de un salón de lectura que reunió en la ciudad, según Hernández (2007, p.4) “a notables representantes de la intelectualidad tachirense de entonces, que sólo pretendía un sitio para leer, para pasarla bien...”.

Pero en esta segunda década del siglo XXI estos espacios se encuentran marginalizados, atrapados en el deterioro urbano y en el caso de la reconstruida casa, opera como sectorial espacio de la actividad “cultural” oficial bajo las directrices impuestas por ese esperpento que el gobierno nacional denomina “revolución bolivariana”. La cultura, ha escrito Ramos (2012, p.23) “... es lo contrario del pensamiento homogéneo. Nada más pernicioso que encauzar las nociones de cultura, comunidad, identidad en el tubo político de una idea central que se espera repitan y coreen todos”. Hay consenso en que la cultura es diversidad y creatividad, pero también cohabitación y acervo que asimismo, tiene inseparables vínculos los procesos de ocupación, apropiación y organización del territorio



Figura 5.- Casa Steinvorth, fundada entre 1884 y 1880.
Fuente: Archivo Fotográfico MVM (2015).

LA TRAVESÍA. ESCENARIOS COMERCIALES Y EL EFECTO FRONTERAS

En las dos últimas décadas del siglo XX este céntrico espacio de la ciudad se saturó en su oferta comercial y progresivamente se fue desarrollando un proceso de crecimiento comercial en los tradicionales espacios residenciales al este de la ciudad. Los populares barrios San Carlos y Barrio Obrero recibieron las presiones de la expansión comercial, que en principio generaron modificaciones parciales en sus áreas residenciales, convirtiéndose en el novedoso espacio referencial de la ciudad, que apuntaba a configurar otra centralidad comercial (Figura 6). Todo este proceso empezó a expandirse lentamente a mediados de la década de los años 80 del siglo pasado y parte de su explicación la asociamos a las dinámicas fronterizas regionales entre Venezuela y Colombia y sus repercusiones en la ciudad de San Cristóbal, lo que requiere una breve explicación.

Los espacios geográficos de fronteras entre Venezuela y Colombia se han caracterizado históricamente por sus fluidas interacciones no limitadas al ámbito comercial, que han fraguado una interdependencia multifactorial bilateral a escalas local y regional. Los habitantes de ambos países se desplazan en movilidad pendular por razones familiares, laborales y comerciales, estos dos

últimos ámbitos se han visto estimulado por las ventajas obtenidas en cada ámbito fronterizo, casi siempre influido por el cambio monetario bolívar/peso. Hasta el año 1982 los cruces de los habitantes venezolanos tenían como destino privilegiado las fronteras colombianas, especialmente la ciudad de Cúcuta con fines comerciales; en sentido contrario, con destino a territorio venezolano, lo hacía mayoritariamente la población colombiana emigrante, motivados básicamente por razones laborales. La crisis económica de Venezuela del año 1982 obligó al gobierno nacional a implementar urgentes medidas monetarias entre las que destacamos, por sus repercusiones fronterizas, la relación cambiaria bolívar / dólar; esta decisión tuvo un efecto desencadenante e inmediato en la relación cambiaria bolívar/peso colombiano, que a su vez se reflejó visiblemente en los considerables cambios en las movilidades transfronterizas.



Figura 6.- Calle del barrio San Carlos.
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

Las ciudades fronterizas de Colombia, especialmente la vecina Cúcuta y su entorno urbano que por más de tres décadas fue receptora de compradores venezolanos, entraron en crisis, para entonces ya no resultaba ventajoso a los venezolanos adquirir bienes y servicios en aquellas ciudades pues el bolívar se devaluó con relación al peso. La relación se invirtió, el incipiente comercio de las ciudades de fronteras, incluida San Cristóbal experimentó una onda expansiva al

tener que atender la demanda interna de compradores venezolanos, así como también de los procedentes del lado colombiano que ahora resultaban favorecidos por el cambio de las monedas locales. Resaltamos esta particular circunstancia porque se considera desde las perspectivas de nuestros estudios de fronteras (Valero, 2002), que tuvo una gran impacto en los acelerados cambios en el incremento de la oferta comercial de San Cristóbal que, con sus altibajos, se mantuvo hasta la última décadas del siglo XX. Resaltamos así las repercusiones de esta situación en la movilidad transfronteriza y sus en los cambios de la dinámica urbana y comercial de San Cristóbal.

El proceso se extendió a otros sectores de la ciudad, alcanzando en algunos casos cierta especialización tal como ocurrió en populares zonas de la ciudad. Un factor significativo en estos cambios urbanos fue la proliferación de los llamados centros o mini-centros comerciales entre los años 1990 hasta 2002 pues en ese período se reacondicionaron o construyeron alrededor de 50 edificaciones con estas características⁷ a lo que se sumó el incremento de hipermercados, franquicias de grandes tiendas nacionales e internacionales y los representantes de empresas mayoristas gran parte de procedencia colombiana (Valero, 2008); otro factor influyente fue el crecimiento de las ventas ambulantes, sobre todo en el tradicional centro comercial de la ciudad que se hizo más visible en la primera década del siglo XXI (Valero, 2013).

Una de las primeras edificaciones construidas para concentrar la oferta comercial diversa en esta ciudad se registran a finales de la década de los 70 y principios de los años 80 del siglo pasado promocionados como Unicentro y Multicentro, aunque no tenían las dimensiones aprobadas en la clasificación de centros comerciales⁸, a pesar de esa condicionante, fueron edificaciones pioneras en apostar por agrupar el comercio diversificado en combinación con el uso residencial. Casi una década después se construyeron pequeños centros comerciales oscilantes entre 6.000 y 9.000 m², algunos reprodujeron en sus respectivas escalas el modelo de los grandes centros comerciales y se localizaron en lugares distantes del tradicional centro de la ciudad.

Emblema de esta tendencia es el Centro Comercial Plaza San Cristóbal localizado en Barrio Obrero, que incorporó en el diseño exterior dos elementos de identificación simbólica asociados a la cotidianidad del potencial consumidor, la noción de plaza y el nombre de la ciudad, y en su interior se asignó a cada uno

⁷ Proyecto de Investigación: *La ciudad de San Cristóbal y los nuevos espacios comerciales*. Financiado por el Consejo de Desarrollo Científico Humanístico y Tecnológico (CDCHT)/ULA Código: NUTULA-H-136-01-09-C. Fecha de aprobación: 2003. Finalizado, 2006.

⁸ Según la International Council Shopping Center los centros comerciales se clasifican de acuerdo a sus metros de construcción en muy grandes: más de 79.999 m²; grandes, entre 40.000 y 79.999 m²; medianos, entre 20.000 y 39.999 m²; pequeños, entre 5.000 y 9.000 m²

de sus niveles la toponimia de lugares populares de la organización espacial de San Cristóbal como son La Ermita, La Concordia, Pirineos.

Esta asociación simbólica, conformada por las palabras comercio-plaza-ciudad-lugares populares se presume, fue utilizada como atractivo para establecer la interconexión con el habitante-consumidor con la edificación que, novedosa en su momento, irrumpía en el espacio urbano en competencia con el tradicional espacio comercial del centro de la ciudad, pero también en disputa por el nicho promocional con otras áreas residenciales ofertadas, complementando el imaginario del consumidor la vinculación indisoluble de sus necesidades individuales y familiares compuesta por: el lugar comercial, la simulación la plaza de la ciudad, los lugares populares y la residencia, todo concentrado en un solo lugar.

Con características similares se construyeron y se construyen otros centros comerciales al este y al norte de la ciudad identificados en su mayoría con la toponimia del lugar o relacionado con algún elemento de su espacio físico. El término “centro comercial” se popularizó hasta hacerse extensivo a toda edificación comercial independientemente de sus dimensiones, incluyendo las casas residenciales transformadas en negocios de reducidos locales comerciales; muchas se modifican con esperpénticos diseños y precaria funcionalidad (Figura 7).

En el año 2006 se inauguró el gran centro comercial de la ciudad, el shopping center, El Sambil perteneciente a una cadena de centros comerciales construidos con el mismo nombre en seis ciudades venezolanas y sus filiales se extienden a la isla de Curazao, Santo Domingo, República Dominicana y Madrid, España. El Sambil San Cristóbal tiene un área de 74.680 m² de construcción, 220 locales comerciales, 31 espacios para quioscos distribuidos en dos niveles, un cine con ocho salas, feria de comidas y demás aspectos que caracterizan a la estructura interna de estos grandes establecimientos. Se localiza al norte en el entorno urbano de la ciudad en medio de dos avenidas que conectan al interior del estado Táchira y con el espacio regional andino al norte y el llanero al sur y cerca de la margen izquierda del río Torbes que atraviesa de norte a sur a la ciudad de San Cristóbal

Puede gustar a unos y molestar a otros, incluso no pretendemos valorar su estética, en fin de cuentas su funcionalidad es similar a todos los grandes centros comerciales. Interesa destacar unas breves observaciones sobre su iconografía así como algún aspecto de su impacto urbano. El logo promocional Sambil-San Cristóbal, se presume que forma parte de un diseñado para establecer la interconexión afectiva del centro comercial con el habitante-consumidor que se

complementa con la inscripción en la parte superior de su fachada principal con la identificación Sambil / Brisas del Torbes; este es el título de una típica y popular canción tachirense⁹ que utilizando el emblema del río Torbes, alude al afecto y la sensibilidad de ser y vivir en el montañoso paisaje andino.



Figura 7.- Centro comercial Plaza al fondo y otras edificaciones comerciales.

Fuente: Archivo Fotográfico MVM (2015).

La construcción de este centro comercial produjo gran entusiasmo en algunos promotores del turismo local y regional que sugirieron “modernizar” el entorno, haciendo la rocambolesca petición de cambiar la toponimia del popular sector Barrancas, una invasión consolidada al oeste de la ciudad y localizada frente al shopping center, por Colinas de Sambil que afortunadamente fue rechazada por la mayoría de sus habitantes; asimismo sugirieron pintar las fachadas de sus casas en blanco, intentando de esta manera imponer una armonía o una uniformidad del entorno, pero en el fondo era una propuesta que pretendía ocultar el desentonado color de la pobreza invasora que dio origen a Barrancas (Figura 8).

Como toda estructura comercial de estas dimensiones construida en una ciudad media como San Cristóbal, se introdujeron cambios en la dinámica de la ciudad, para convertirse en lugar de encuentro y movilización masiva de

⁹ Esta canción del género musical bambuco, fue compuesta por el músico tachirense Luis Felipe Ramón y Rivera en el año 1939, que se enraizó como ícono musical de identificación de las habitantes del estado Táchira.

compradores y paseantes, así como lugar de ocio y consumo que traspasó las fronteras de lo local para recibir a los visitantes de los espacios regionales andinos y llaneros venezolanos, pero también de las vecindades fronterizas de Colombia que lo fortaleció como el nuevo ícono de la ciudad.



Figura 8.- Shopping center de San Cristóbal
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

A pesar de esa novedad urbana, el centro comercial Sambil no sustituyó la plaza ni el tradicional espacio comercial de la ciudad, los pequeños centros comerciales sobrevivieron y distintas funcionalidades y especializaciones urbanas emergieron en otros espacios. Pero la ciudad no gira en torno a los centros comerciales y en las travesías urbanas se encuentran lugares-refugios que son expresiones de otras perspectivas del ocio, el afecto, la identificación urbana, pero que también caracterizan a esta ciudad fronteriza.

CIUDAD DE INMIGRANTES, CIUDAD DE PASO, LUGAR DE ENCUENTRO

San Cristóbal ha sido la ciudad de paso, refugio y albergue de inmigrantes. Ciudad de mezclas y mestizajes, la interculturalidad ha sido uno de sus rasgos dominantes. Colonizadores hispanos, aventureros y comerciantes europeos, latinoamericanos predominantemente colombianos, con los cuales existen lazos geográficos e históricos que constantemente y por diversos intereses han recalado en estas tierra. Los movimientos fueron siempre multidireccionales,

unos en las cercanías se desplazaban diariamente por razones de trabajo o familiares, otros lo hacían para echar raíces en estas tierras, o los nómadas que venían de la Colombia profunda buscando nuevos horizontes o huyendo de la violencia, este fue el panorama dominante hasta la primera década del siglo XXI.

A partir del año 2015, la ciudad se convirtió en lugar de paso para los emigrantes venezolanos provenientes de todas las regiones de Venezuela que huyen de la profunda crisis social y económica del país, con destino a la frontera con Colombia, unos para quedarse en sus adyacencias, otros para continuar sus largas travesías con destino final en otros países de América del Sur. La angustia, la soledad y la búsqueda de solidaridad están siempre presentes en los migrantes.

En las travesías realizadas por el centro de la ciudad de San Cristóbal nos acercamos al bar-restaurant Central, bautizado en cerrados círculos de asiduos visitantes como La Negritud; los bares despiertan filias y fobias, para algunos son ámbitos del encuentro transitorio pero también de la solidaridad y la nostalgia. Y eso lo hemos observado en este pequeño lugar. El escenario ha girado en torno al género musical la salsa caribeña y ha sido refugio predominantemente de inmigrantes mayoritariamente colombianos: costeños y caleños, así como de venezolanos fanáticos de la salsa brava y de algún curioso que deambula por la ciudad nocturna. Al atardecer los consecuentes visitantes, después de sus arduas jornadas laborales van haciendo su escala en este lugar donde la música, el baile y las espirituosas bebidas se han dispuesto para hacerlos entrar en otra dimensión de sus vidas.

En algún momento se baja la intensidad de la luz artificial: es el anuncio de la llegada de noche, adentro y distante van quedando el trabajo, la patria y la nostalgia; a partir de ese momento empieza otra cotidianidad (Figura 9). Al ritmo del Grupo Niche, Maelo, Dimensión Latina, Guayacán, Lavoe, Oscar D' León, La Sonora Matancera, las Estrellas de Fania, El Gran Combo de Puerto Rico, en fin, de todo ese espectro musical, se da rienda suelta a la imaginación. El ambiente entra en fase de desinhibición, la música ha tocado el fondo del alma y en muchos se desata la pasión por el baile. Los hombres bailan en la barra o en cualquier rincón posible: no hay prejuicios machistas; igualmente lo hacen las mujeres, pero no es feminismo; y por supuesto en combinación de parejas conocidas o eventuales. No faltan los personajes que con cierto aire de clandestinidad disfrutan del espectáculo. Aunque los movimientos corporales de casi todos van al compás de la música, algunos hacen gala de una magistral destreza para envidia de neófitos e incorregibles en el aprendizaje de ese arte; pocos ríen y sus rostros permanecen rígidos: tal vez es el trajín de la vida.

Sin embargo, en sus bailoteos se produce una descarga que trasmite felicidad momentánea. Al mismo tiempo, otros, a viva voz, repiten las letras de las

canciones como sintiendo estar metidos en la piel de las estrellas del canto caribeñas y latinas, o formando parte de sus coros; eso somos todos. Recordamos, al Gran Flavio Angulo, caleño, dueño del bar que siempre encandiló con su sabiduría sobre este género musical. No había detalle que dejará sin comentar sobre cualquier melodía, no dejaba preguntas en el aire, tenía un dominio exquisito del tema. ¡La vida te da sorpresas! Durante varias décadas pasaron por este local gente oriunda de diversos lugares del país vecino, unos para quedarse, otros buscando rumbos en la extensa geografía venezolana. En este escenario transfronterizo también vimos los rostros visiblemente tristes que no deseaban reencontrarse con el violento paisaje de su tierra natal. En suma, este es otro lugar urbano que aún pervive en la ciudad fronteriza, un lugar sin fronteras.



Figura 9 - Bar Central, San Cristóbal
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

RETORNO AL INICIO: ENTRE BARRIOS Y URBANIZACIONES

Regresamos al lugar inicial del itinerario trazado para recorrer algunos lugares de la ciudad, atravesamos la plaza Juan Maldonado y seguimos la ruta por un callejón del entorno para observar una parte del paisaje urbano al sur de San Cristóbal. Desde el borde de la calle se observa el barrio 8 de Diciembre, la toponimia corresponde a una fecha religiosa, un dogma de la iglesia católica decretado en 1854 relacionado con Inmaculada Concepción (Figuras 10). El núcleo originario de este barrio aparece registrado en el croquis de la ciudad de San Cristóbal de 1903 como

barrio Guzmán Blanco asentado alrededor de los ambientes frágiles de las quebradas San Sebastián y La Bermeja que fue des un principio y evolucionó como espacio de la habitabilidad precaria; ejemplos similares se aprecian al norte de la ciudad en el sector San Pedro (hoy parte del barrio Puerta del Sol) emplazado en el entorno de la quebrada La Parada y al oeste en el barrio Miranda (en la actualidad barrio 23 de Enero) localizado cerca del río Torbes.



Figura 10.- Barrio 8 de Diciembre. Sur de la ciudad.
Fuente: Archivo Fotográfico MVM (2017).

El barrio ha sido una estructura organizativa fundamental en la expansión de las fronteras urbanas de la ciudad, planificados o improvisados han sido y son lugares fraternidad aunque como todo ámbito organizativo no está exento de conflictos. Chiossone (1960, p. 69) al evocar La Ermita en San Cristóbal destaca el significado del barrio como un componente esencial de la ciudad; el barrio, señala el autor citado, “ha tenido una gran influencia en la formación de las costumbres y ha contribuido a la solidaridad social. Allí las gentes se conocen y se comunican sus impresiones, emociones y sentimientos”; esta perspectiva expresa una de las características que definen la geografía cotidiana y fortalecen el tejido urbano. Pero el barrio no es sólo afecto y tiene razón Trigo (2008, p.23) al plantear que el barrio “no es únicamente el que presenta necesidades y deseos, ni la ciudad la que los resuelve, al menos en principio. El barrio se hace presente como mundo-de-vida que, es como cultura en proceso, que sabe que necesita de

la ciudad para constituirse con plenitud, pero también que puede aportar a ella”. Y ese mundo de la vida, ese proceso cultural está inmerso en las configuraciones del tejido urbano que incluso siendo improvisada su construcción, contribuyen a definir el sentido polisémico de la ciudad al entrecruzarse con otras conformaciones socioespaciales urbanas (Figura 11)



Figura 11. – Laberintos urbanos de la ciudad de San Cristóbal
Fuente: Archivo fotográfico MVM (2017).

En el caso de San Cristóbal, nuestra ciudad parcialmente explorada, se estima que existen alrededor de 250 barrios algunos construidos en abruptas topografías como se observan en las adyacencias de la Plaza Juan Maldonado, describiendo el ingenio popular para habitar en espacios arquitectónicamente diseñados para la supervivencia, esta imagen que se repite en varios sectores de la ciudad andina y fronteriza. Los barrios se entremezclan en muchas partes con otras formas organizativas como unidades vecinales, urbanizaciones y conjuntos residenciales que definen el espacio residencial de la ciudad, con sus específicos modelos y estructuras funcionales.

Los barrios compiten con el crecimiento de conjuntos residenciales cerrados verticales u horizontales, públicos o privados con sus muros y personal para la seguridad, sus particulares normas de funcionamiento y acceso restringido. Una tendencia igualmente observada en barrios de difícil acceso donde el enrejado es parte de la protección de la casa. Estos muros y rejas reflejan la inseguridad y la violencia que se extiende como manchas por todo el espacio urbano y en la mayoría de los casos describen los mecanismos alternos de protección de los

habitantes ante la ausencia de políticas públicas de seguridad ciudadana. Pero los muros y cercas también forman parte de los diseños en la construcción de ámbitos residenciales, como mecanismos de fragmentación social, por ejemplo, urbanizaciones y conjuntos residenciales amurallados que funcionan como límites/fronterizos para aíslan a sus habitantes/propietarios del entorno y establecen sus especiales normas de funcionamiento. (Figura 12 y 13) A decir de Tuan (2005, p.163) “... los muros destinados a mantener alejados todos los peligros, encierra a su vez a las personas; las casas aunque constituyen un eficaz refugio amenazan por convertirse en prisiones”.



Figura 12.- Urbanización privada de la ciudad.
Fuente: Archivo Fotográfico MVM. (2017).



Figura 13.- Colinas de Maisanta. Invasión en la ciudad.
Fuente: Archivo fotográfico MVM. (2017).

Asimismo hay marcadas diferencias en habitar en los barrios de precarias condiciones de vida al oeste y los de sectores medios bajos y altos del este de la ciudad que se asientan en otros paisajes urbanos; también se aprecian sustanciales diferencias en la creciente pobreza en los extremos de la periferia sur y los barrios del norte de la ciudad. En este ambiente urbano se incrementan los ranchos, unas estructuras habitacionales de extrema pobreza; en las conservadoras cifras del censo de población y vivienda del año 2001 se contabilizaron en San Cristóbal un total de 1.568 ranchos, en el censo de 2011 la cifra creció a 3.400 unidades viviendas con estas características, lo que también es un indicador del incremento de la pobreza urbana

Estos contrastes socioespaciales reflejan la progresiva agudización de la crisis social y económica de Venezuela que se profundizó en el año 2015, afectando además, la calidad de vida en todos los sectores sociales. Según la Encuesta Nacional de Condiciones de Vida (ENCOVI, 2016) para ese año el 73% de los hogares venezolanos estaban en condiciones de pobreza y el 48,9 vivía en pobreza extrema y para el año 2017 la pobreza había aumentado a 81,8%; la encuesta también señala que 9,6 millones de venezolanos ingerían dos o menos comidas diarias. A este panorama se suma el desabastecimiento y la escasez de medicina que según datos publicados por la Federación Farmacéutica de Venezuela fue del 70% y la Federación Médica reportó las dramáticas condiciones en que se encontraban los centros asistenciales con alrededor de 70% de la escasez de insumos básicos y médico-quirúrgicos, datos estos que muestran el deterioro del sector salud.

ITINERARIO CALLEJERO, LA CIUDAD EN DECADENCIA

Es inocultable la decadencia, pero no en sólo esta ciudad San Cristóbal, es como una superposición de manchas extendidas por toda la geografía urbana venezolana, apesadumbrando la cotidianidad. El espacio construido se decolora y hasta el escaso patrimonio, esa leve huella del pasado y esa memoria geográfica que conecta con nuestras identificaciones simbólicas, se esfuma. Simultáneamente los espacios culturales se reducen a su mínima expresión y la vida urbana se lentifica. En ese ambiente el urbanita apura su paso en el desesperado hábitat de la supervivencia para ocupar un puesto en una de las largas filas que debe hacer para adquirir algún producto alimenticio o una medicina, donde consumirá gran parte de su tiempo cotidiano esperando su turno, pero con la incerteza de saber si logrará finalmente su objetivo.

Cruzar las calles tiene otros ritmos señalizados por esas cartografías personales que se trazan para evitar la inseguridad y evadir la violencia en todas sus modalidades, observada y padecida en el asalto en la vía pública y ante la

mirada atónita de la víctima y su entorno. Un breve relato cotidiano: el motorizado con su acompañante se detiene en la mitad de la vía, uno de ellos desenfunda la reluciente y brillante pistola, dispara varias veces al aire, da un vistazo alrededor y continúa ufano por desconocido rumbo. Esta escena no es ficción, tampoco un cuento de tercera persona es parte de la experiencia cotidiana de la geografía personal en el espacio vivido.

Inquieta la actitud manifiesta en torno al delito, esa especie de sorna difícil de desentrañar cuando se relatan los sucesos criminales, a veces la entendemos como un mecanismo de escape, resignación e impotencia. Pero también alarma la frivolidad asumida frente a otras violencias. Otro relato: en mayo de 2008 una avalancha de fanáticos de fútbol del equipo local, el Deportivo Táchira, en disputa por obtener un boleto para asistir al partido en que estaba en juego la Sexta Estrella del campeonato nacional causaron la muerte de otros dos fanáticos; la Presidenta del Club lamentó públicamente los hechos, extendió sus condolencia a los familiares y posteriormente declaró que la fiesta debe continuar y la fiesta continuó, el equipo ganó la sexta estrella y la muerte del hincha pasó al olvido.

Al transitar por la ciudad a veces se presentimos que se vive bajo la sombra del peligro y no se aleja de la realidad en estas décadas del siglo XXI venezolano. El funcionario público agradece; la violencia y represión gubernamental se afinca contra toda disidencia política o protesta social; los motorizados vestidos de verde oliva, casco de guerra y armas largas que escoltan, probablemente a un alto funcionario militar o civil, amedrentan y violan todas las normas de tránsito; el inescrupuloso con arrogante tono voz sentencia: lo compras a ese precio, lo pagas en dinero efectivo, o no te lo vendo. Este es el espacio público asaltado y desdibujado de su naturaleza y funcionalidad y así van transcurriendo los días, ya literalmente en la oscurana, reforzada por esas desesperantes interrupciones de electricidad; este es el paisaje la ciudad y la sociedad venezolana en ruinas.

La indignación brota en todos los rincones urbanos a finales de esta segunda década del siglo XXI y alcanza alto grado de efervescencia cuando se despliegan la prepotencia, la opulencia de unos pocos individuos y las burlas del gobierno nacional frente a las emergencias y urgencias de la mayoría de ciudadanos. ¡Quién lo diría! Tanta vocinglería revolucionaria contra el capitalismo salvaje, para terminar imponiendo esta salvajada bolivariana.

En el magnífico libro de Ítalo Calvino, *Las Ciudades Invisibles* (1995, P.250-251) el Gran Jan dice: “todo es inútil si el último fondeadero no puede ser sino la ciudad infernal, y donde, allí en el fondo, en una espiral cada vez más cerrada, nos sorbe la corriente.” Y le contesta Polo:

El infierno de los vivos no es algo por venir: hay uno, el que ya existe aquí, el infierno que habitamos todos los días, que formamos estando juntos. Hay dos maneras de no sufrirlo. La primera es fácil para muchos: aceptar el infierno y volverse parte de él hasta el punto de dejar de verlo. La segunda es riesgosa y exige atención y aprendizaje continuos: buscar y saber quién y qué, en medio del infierno, no es infierno, y hacer que dure, y dejarle espacio.

Pensamos que no todo está perdido en este degradado paisaje urbano y conjeturamos sobre la ciudad deseada. Imaginamos por un momento que las autoridades locales, el Alcalde y sus funcionarios están debatiendo sobre el presente, el rescate y el futuro de esta ciudad andina y fronteriza más allá de la rutinaria administración de los recursos. Pensamos por unos instantes en la posibilidad de que pudieran estar analizando las estrategias culturales como centro fundamental de la gestión y la gobernanza, no limitada a la provinciana diatriba de los puntuales eventos feriales. Imaginamos por un momento que deliberan sobre el despliegue de un plan educativo fuera de los ámbitos escolares, para reconquistar la ciudadanía y la convivencia. Imaginamos que están buscando los mecanismos eficientes para combatir la corrupción y prestar la adecuada atención a los usuarios de la ciudad. Pensamos que están trazando las estrategias eficaces para la prestación de servicios, así como un conjunto de políticas solidarias para los sectores sociales más vulnerables. Conjeturamos que están priorizando a los ciudadanos y relegando los intereses partidistas. Imaginamos a los ciudadanos en su cotidiano callejeo por los lugares y escenarios de la ciudad en sosiego; deseamos vivir en la Venezuela posible del siglo XXI.

BIBLIOGRAFÍA

AMADO, A. *Así era la vida en San Cristóbal*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Edición Cuatricentenario. Imprenta Nacional, Caracas, 1960.

CALVINO, Í. *Las ciudades invisibles*. Segunda edición. Ediciones Minotauro. Barcelona-España, 1995.

CÁRDENAS, H. *Las lomas del viento*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Edición Cuatricentenario. Imprenta Nacional, Caracas-Venezuela, 1978.

CASTILLO LARA, L. *Elementos históricos de San Cristóbal colonial. El proceso formativo*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Edición Cuatricentenario. Imprenta Nacional, Caracas, 1987.

CHIOSSONE, T. *Historia del Estado Táchira*. Ediciones Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1981.

_____. *La Villa*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Imprenta Nacional, Caracas, 1960.

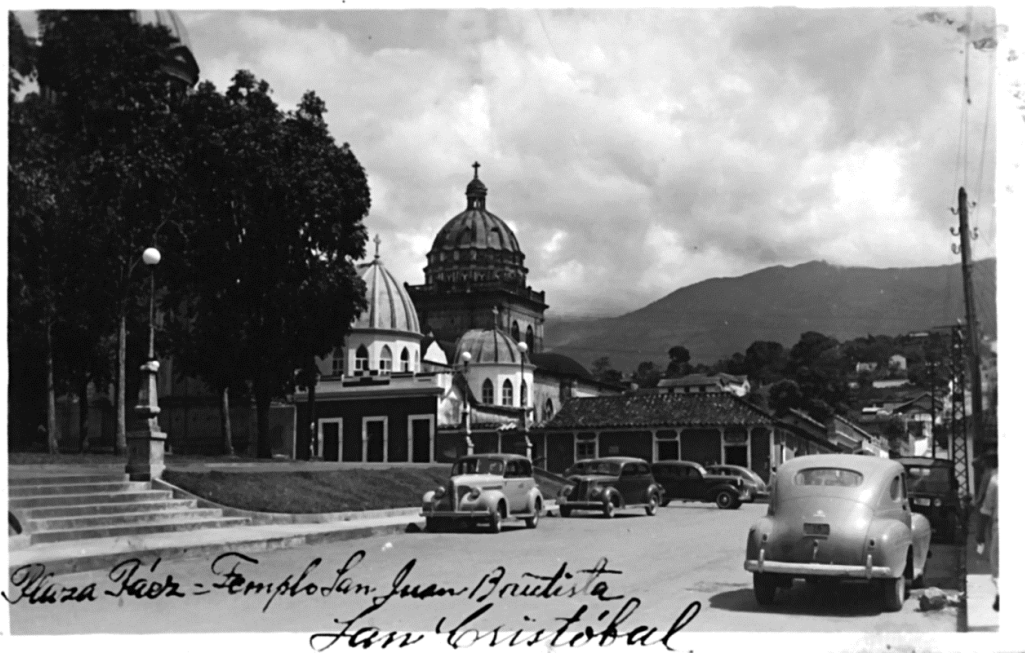
DURÁN P., W. *Cartografía Histórica de la Ciudad de San Cristóbal*. Decanto de Investigación. Universidad Nacional Experimental del Táchira. San Cristóbal, 1994.

HERNÁNDEZ C., L. *San Cristóbal a través de las plazas y parques*. San Cristóbal, 2016.

- _____. *El Salón de Lectura*. En: Centenario Sociedad Salón de Lectura-Ateneo del Táchira. Litoandes, San Cristóbal. p. 4-7, 2007.
- JUNG, C. *El hombre y sus símbolos*. Quinta edición. Biblioteca Universal Contemporánea. Madrid- España, 1992.
- LYNCH, K. *La imagen de la ciudad*. Cuarta edición en español. Ediciones Gustavo Gil. Barcelona-España, 2000.
- MARTÍN-BARBERO, J. *Oficios de cartógrafo*. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura. Fondo de Cultura Económica. Santiago de Chile- Chile, 2002.
- MEDINA, J. R. *La invención de América o la tierra nueva*. En: Historia real y fantástica del nuevo mundo. Biblioteca Ayacucho. Caracas, 1992.
- MORENO, F. *Los símbolos de la ciudad y algo más*. Editorial Lectura Felices C.A. San Cristóbal, 2007.
- RAMOS, M. E. *La cultura bajo acoso*. Editorial Exlibris. Caracas, 2012.
- ROMERO, J. L. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ediciones Universitarias de Antioquia. Medellín, 1999.
- TRIGO, P. *La cultura del Barrio*. Edición Fundación Centro Gumilla. Caracas, 2008.
- TUAN, Y. *Topofilia*. Primera edición en español. Editorial Melusina. S.L. Barcelona-España, 2007.
- _____. *Cosmos y hogar*. Un punto de vista cosmopolita. Editorial Melusina. S.L. Barcelona-España, 2005.
- VALERO MARTÍNEZ, M. *Vendedores ambulantes: Viejos y nuevos actores*. Caso San Cristóbal. En: *Revista Aldea Mundo* n° 35. Enero-junio. San Cristóbal Pp. 59-72, 2013.
- _____. *El Estado Táchira*. Capítulo 55, Tomo 7, en: Grau Cunill Pedro (Coord.) GeoVenezuela. Ediciones Fundación Polar. Caracas. P. 776 (128-241), 2009.
- _____. *Ciudades Transfronterizas e interdependencia comercial, en la frontera Venezuela/Colombia*. En: D. Haroldo (Coordinador). *Ciudades en la frontera*. Editora Manatí. Santo Domingo-República Dominicana, 2008.
- _____. *Ciudad y fronteras*. *Revista Aldea Mundo* N° 17. CEFI-ULA. p. 21-27. San Cristóbal, 2004.
- _____. *Las fronteras como espacios de integración*. Editorial Tropykos, Caracas, 2002
- VELÁZQUEZ, R. J. *San Cristóbal donde empieza la patria*. Imprenta Nacional. Caracas, 1972.
- VIVAS, L. *Geotemas Venezuela*. Fondo editorial Simón Rodríguez. San Cristóbal, 2012.
- _____. *Los andes venezolanos*. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1992.
- VILLAFAÑE, J. G. *Apuntes estadísticos del Táchira*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses. Imprenta Nacional, Caracas, 1960.

VOLVER A SUMARIO

PLAZA PÁEZ, LA ERMITA, SAN CRISTÓBAL



*Plaza Páez - Templo San Juan Bautista
San Cristóbal.*

Fuente: Fototeca digital del Historiador Luis Contreras Hernández

DE LA ALDEA A LA CIUDAD: LA POESIA DE MANUEL FELIPE RUGELES

JOHANA NOGUERA CÁRDENAS

Leer literatura para entrever la ciudad, posibilita la comprensión de lo humano en estrecha relación con las emociones, las relaciones y los afectos que el autor expresa a través de la palabra. Concebir la ciudad sin poesía es pensar en una ciudad dormida y sin alma. Por otra parte, la poesía sin ciudades imaginadas, recreadas o reales carece de fuerza en lo cultural y patrimonial. Para Illas (2013) “... las humanidades, la cultura; y dentro de éstas, lo literario, proporcionan conocimientos para entender la vida, lo cotidiano, la existencia, esencia humana, en fin, comprender la cualidad poética que se esconde en la riqueza del lenguaje” (p. 298). De manera que comprender el lenguaje poético en los versos de un insigne tachirense, en torno a la ciudad, es uno de los propósitos fundamentales de este artículo¹.

El 30 de agosto de 1903 en la ciudad de San Cristóbal (Estado Táchira – Venezuela) nace uno de los más destacados poetas, ensayistas, periodista y político del Estado, se trata de Manuel Felipe Rugeles, quien ejerció significativos cargos en la nación, entre ellos: Director de la revista *El Agricultor Venezolano*, 1939; Jefe de redacción del diario *Crítica*, 1940; Director de Gabinete del Ministerio de Agricultura, 1941; Director de Gabinete del Ministerio de Hacienda,

¹ Este artículo forma parte de los avances del proyecto de investigación financiado por el Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico, Tecnológico y de las Artes CDCHTA de la Universidad de Los Andes. Código NUTA-H-395-16-06-B.

1943; Director de la Oficina Nacional de Prensa, 1949; ejerció cargos diplomáticos en Estados Unidos y Argentina, 1949 – 1952; Director de Cultura del Ministerio de Educación, 1952 – 1958 (SALCEDO, 1978, p. 15 - 17). Generalmente lo ubican como parte de la Generación de 1918, movimiento caracterizado por su renovación escritural que da paso a la formación de la Vanguardia en Venezuela y a nuevas formas expresivas. Otros escritores discrepan de esta idea, pues para 1918 el poeta apenas contaba con quince años de edad, vivía en el estado Táchira y por tanto no conocía a los integrantes de esa generación. Sin embargo, las características de su lírica hacen que lo sitúen en dicha generación. Esta se destacó por su estrecha relación con el círculo de Bellas Artes lo que desencadenó la autenticidad en el estilo por considerar la poesía y la pintura en su conjunto.

El poeta fallece en Caracas, capital del país, el 4 de noviembre de 1959, pero sus obras perduran en el tiempo, entre otros aspectos porque resguardan la identidad cultural de su lugar natal. Lo que permite formular la siguiente tesis, ¿cómo se aborda la relación entre la literatura y la ciudad de San Cristóbal en algunos textos literarios? Esta interrogante será respondida en lo sucesivo, atendiendo al objetivo general de la presente investigación que consiste en analizar la visión literaria que tiene Manuel Felipe Rugeles, como autor tachirenses, sobre la ciudad de San Cristóbal y su valoración con las identidades urbanas.

LA LITERATURA Y LA CIUDAD

En las instituciones públicas, de la ciudad de estudio, reposan diversos espectros literarios sobre San Cristóbal. Estos merecen rigurosos análisis e investigaciones que apunten a su revalorización en el ámbito local, regional e incluso nacional. En este caso, cabe resaltar la importancia de los diversos textos que conforman la Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, creada por el historiador Ramón J. Velásquez. Esta colección reúne las obras destacadas de Manuel Felipe Rugeles, en donde se demuestra la identidad cultural como parte del legado tachirenses, con el propósito de dar a conocer los arraigos de este territorio y de quienes habitan en él.

El simbolismo y la construcción de significado son aspectos que resaltan el proceso cultural. Para Fernández (2009), “el interés se centra en la más profunda naturaleza del lenguaje, concebido como poder creativo de comunicarse, como esfuerzo de expresar y comprender, como capacidad de dotar de significado al mundo” (p. 7). En Rugeles, escritor tachirenses, puede leerse e interpretarse el valor que concedió al paisaje, a su tierra natal, a sus raíces desde una innegable creatividad artística. De manera que, como señalan Sánchez y Jerez (2005):

Será difícil que sin utopía, sin capacidad creativa, sin ficción literaria, pueda hacerse territorio, tanto, como difícil es sustraer la obra creativa del territorio mismo, o negar la presencia de las sensaciones y emociones que el espacio y el tiempo (el territorio) ejercen sobre el autor y su obra literaria (p. 514).

Lo expuesto sustenta el empleo de la literatura, como medio, no solo de recreación sino también de conocimiento de aspectos territoriales y culturales. Además, los investigadores afirman: “El territorio, está presente en la obra literaria y artística, pues, en cuanto a intención y acción creativa pertenecen a un espacio y a un tiempo y no pueden ser interpretables sin ambas categorías (p. 516). De manera que, el territorio puede ser comprendido como un espacio para la creación, la razón y la emoción en un tiempo determinado.

Sánchez y Jerez (2005) concluyen que conocer un espacio “exige en primer lugar conocer sus elementos y estos los percibimos a través de los sentidos y los codificamos a través de los lenguajes, los recuperamos de la memoria cuando esta los organiza en los mapas mentales” (p. 530). Estos permiten la organización de la información para representar conceptos o ideas interrelacionadas. Se puede decir que es una forma de reconstruir realidades a partir de elementos temporales, espaciales, paisajísticos e históricos. En consecuencia, revisar la historia para definir qué es la literatura demuestra que existen distintas maneras de concebirla. Resulta un concepto versátil cargado de imaginación y emoción.

Por otra parte, Zambrano (2009) señala que “Una lengua es la base de la construcción y expresión de la cultura de sus usuarios. La identidad que éstos se fabrican está íntimamente ligada a la palabra que puedan decir en ese código particular” (p. 63). Tal es el caso de quienes viven en San Cristóbal, capital del fronterizo estado Táchira en donde uno de sus rasgos identificadores es reconocido en todas partes del país por su marcada diferencia lingüística (pausas, cadencias, ritmo, entonación, dialecto...). De igual forma, el Estado se ha destacado gracias a su gentilicio, por su repercusión en diferentes ámbitos como el político, en lo económico y lo social. Debido a que cuenta con una de las fronteras más dinámicas en América Latina, tanto por el flujo comercial como por la movilización de personas y las relaciones de interculturalidad. Recordemos que el Táchira se halla en la frontera andina venezolana.

Así que “Cada ciudad tiene su historia pero muchas historias al mismo tiempo, que constantemente trastocan sus territorialidades; con razón se le asigna el cliché de polisémicas para resaltar su diversidad socio-espacial donde también vislumbran secretos, misterios, identidades ocultas...” (VALERO, 2008). No hay duda de que estas particularidades han influido en la configuración del espacio tachireense.

Para Illas, (ob. cit, p. 312):

La experiencia identitaria a partir de la literatura local y regional se establece, precisamente, en este vínculo interrelacional entre textos, culturas, lenguajes, símbolos, imaginarios, paisajes, cotidianidades y realidades circundantes que adquieren especial resonancia y matiz en discursos que abordan la recreación de los planos experienciales identitarios y autóctonos.

Todos estos aspectos se hallan en la poética de Manuel Felipe Rugeles. Por consiguiente, permiten al lector conocer los distintos escenarios que ciñen al poeta desde la perspectiva afectiva, sensorial y geográfica – espacial. Además de ejercer una vasta influencia en las diferentes expresiones y visiones literarias.

El texto literario es, sin duda, un acto de comunicación que resulta de la creación de un autor. Su finalidad ha sido catalogada como estética, puesto que más que ser práctica busca producir placer en el espíritu, aunque pueda generar cambios en la sociedad, en las prácticas culturales y políticas de una nación. El escritor por medio de la poesía puede manifestar sentimientos múltiples de amor, dolor, gozo, inconformidad, necesidad, queja, etc. Tanto los géneros literarios como los subgéneros atribuyen a cada texto una serie de rasgos que caracterizan cada época, pero es el autor quien crea su propia técnica.

El lenguaje poético puede contar con palabras poco usadas para llamar la atención, el predominio de los epítetos, es decir, aquella construcción en la que el adjetivo antecede al sustantivo y resulta de gran valor estético. La presencia de tropos como las metáforas, la metonimia y la sinécdoque, estos como recursos de tipo léxico. Los recursos fónicos como la rima, el ritmo y la aliteración. Los de tipo morfosintáctico entre los que podemos mencionar: el hipérbaton, la reduplicación, el asíndeton, polisíndeton, epanadiplosis, entre otros. También es posible hallar textos literarios en los que se constata los recursos de tipo semántico como la hipérbole, la prosopopeya, la antítesis, la paradoja, etc. En virtud de eso, el análisis literario contempla tres elementos de interés, como lo son el escritor, la obra y el lector. Estos elementos de análisis son imprescindibles en el desarrollo de esta investigación. El primero se place de la palabra para utilizar en la obra los recursos mencionados y el último aunque los desconozca no deja de percibir y sentir el mensaje poético.

Asimismo, Kaufman y Rodríguez (2001) asumen que los textos literarios “son textos que privilegian el mensaje por el mensaje mismo. En ellos interesa cómo se combinan los distintos elementos de la lengua de acuerdo con cánones estéticos para dar una impresión de belleza” (p. 29). De manera que los textos, como unidades comunicativas, expresan distintas intenciones atendiendo no solo al tipo de texto sino a la función del lenguaje que en el predomina, ya sea informativa, apelativa, expresiva o en su defecto literaria. Para las autoras, el tipo

de lenguaje a estudiar (literario) “permite el desarrollo de todas las virtualidades del lenguaje, que es el espacio de la libertad del lenguaje liberado de las restricciones de las normas” (p. 30). Por ende, existen poetas que rememoran en sus textos, las particularidades del ambiente (territorio) en donde se formaron, tal como lo hace Rugeles, en su poesía sobre su entrañable aldea. De igual manera, se ven influenciados por la lectura de sus pares, sus experiencias de vida, el entorno en el que se ven inmersos, la familia, los amigos, sus viajes, estudios etc.

En palabras de Figueroa (2013) “Nada se escapa a la visión del creador literario cuando se entrega en carne y alma a los quehaceres mágicos de este arte envuelto en ludismo, seriedad, sencillez, y sobre todo en el realismo concatenado con la exuberante ficción.” (s. p.). He aquí esa línea inmaterial que al lector le cuesta dilucidar entre lo que es real o lo que surge de la inventiva del escritor. Le corresponde al lector indagar sobre aspectos biográficos, geográficos e historicistas sobre el autor, además de jugar con su imaginación interpretativa.

Sack (citado por Schneider y Peyré, 2006) “examina la territorialidad humana en la perspectiva de las motivaciones humanas” (p. 5). Lo que explica la “permeabilidad” del territorio. Se hallan territorios fijos, móviles y otros que subyacen en el contexto literario ideados por el escritor o tan reales como el que nos atañe — la aldea de Rugeles —. Valero (2015) concibe “... el paisaje (los paisajes) como fruto de las relaciones intersubjetivas y sus ligazones territoriales donde se desenvuelven las convivencias, se construyen los imaginarios y emergen los arraigos culturales; en ellos se imprimen las huellas de la movilidad humana...” (p. 2), En ese sentido, se debe considerar las tradiciones populares y las variaciones dialectales que existen dentro de nuestro país y a la que estamos expuestos, además de la influencia que recibe el Táchira por ser un estado fronterizo. Así que, resulta interesante entrecruzar la literatura y la ciudad con el fin de explorar la diversidad cultural. Para Argüello (s. f., p, 236):

Le corresponde pues al poeta, al narrador poner en papel o en concreto cómo ha sido percibida, evocada, sentida, imaginada y cantada (¡ojo!: cantada) la ciudad. Es que para eso están los poetas y los narradores: para sentirla, cantarla, construirla, denunciarla con eso que Wallace Steven llamó la gran ficción suprema: la poesía y la metáfora.

En efecto, las palabras literarias no solo denotan sino que avivan en el lector recuerdos, sensaciones, historias, añoranzas e infinidad de emociones. De modo que la lectura, de las obras elegidas: *Aldea en la niebla* (1944), *Memoria de la tierra* (1946 – 1948) en Rugeles, M. F. (1961) y *Cantos de sur y norte* (1954) en Rugeles, M. F. (2009), permiten la construcción de significados que combinan la objetividad y la subjetividad en las múltiples dimensiones del autor, como ser humano, desde el contexto histórico social que rodearon sus actos y origen.

LA POESÍA Y EL LECTOR

La poesía es un texto vivo, con sobrada alma, en el que se entretajan todas las funciones del lenguaje y los elementos antes descritos. A ello, se suma la particularidad de que permite al lector hacer catarsis emocional aún y cuando este desconozca que una estrofa está integrada por un conjunto de versos y que la rima es la coincidencia de los sonidos de las palabras finales de dos versos que otorgan musicalidad a la poesía o que la reduplicación es la repetición de palabras seguidas, por citar un par de ejemplos.

Tal situación no condena al lector a no comprender o a no deleitarse con el lenguaje poético, ya que el disfrute del poema no está en analizar sus partes, va más allá de los aspectos historicistas, de los elementos del género lírico, objeto lírico, actitud lírica, temple de ánimo, las figuras o recursos literarios empleados por el autor, la medida de los versos y su clasificación (número de sílabas, acento, tipos de rima). Sin menoscabo de que un profesor de lengua o estudioso del área sea capaz de reconocer tal estructura; puesto que no se pretende restarle importancia al análisis métrico, la técnica literaria o los recursos de tipo léxico, semánticos, fónicos o morfosintácticos, pero no es parte fundamental de lo que se busca en este estudio.

Por el contrario, pensando en el goce de la lírica; la intencionalidad es analizar la visión del poeta desde la expresión misma y cómo esta puede ser percibida por el lector.

Es en su obra *Aldea en la niebla* (1944), citado en Rugeles, M. F. (1961), en el que se halla su poema *La Aldea* (p. 39), se manifiesta el poeta niño que ama su territorio y lo enaltece gracias a sus afectos pueriles.

En mi aldea
cuando niño
nunca creí en otra aldea,
nunca soñé en otra tierra.

Allí vive toda su infancia y descubre otros caminos a partir de ella. Ese paisaje representado por el río, la huerta, los pájaros, la plácida niebla y sobre todo la sublime alma de esa tierra que desde la distancia es más sentida y añorada.

Cabe destacar que su sobrino Manuel Antonio Rugeles, dirigió una “Carta privada” a la Peña Literaria Manuel Felipe Rugeles, en la que expuso una significativa e importante aclaratoria sobre uno de los poemas más emblemáticos del poeta, se trata de *La Aldea*. Sobre este Rugeles, M., comunicación personal, 25 de febrero de 2013, argumenta:

DE LA ALDEA A LA CIUDAD: LA POESIA DE MANUEL FELIPE RUGELES

En las últimas ediciones de poesías de Rugeles se le ha excluido un verso a la primera estrofa, y aparece en su lugar una composición inexacta entre el verso que le 'dejaron' y el que le falta. La primera estrofa debería decir (correctamente):

En mi aldea,
cuando niño,
nunca creí en otra aldea,
nunca soñé en otro cielo,
nunca pensé en otra tierra.

El familiar cuenta que la omisión ha trascendido en el tiempo desde la publicación de "Poesías" (Antología General), en 1961, por la Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses y de ello no se escapa la obra Hora de Palique publicada en el 2013. Su sobrino, esgrime: «... tengo una edición de "Aldea en la niebla y otros poemas de la tierra", elaborada en Caracas en el año 1956..., y en ella aparece el poema (La Aldea) sin esa mutilación » (p. 1).

También, agrega que la edición fue supervisada por su tío y que el texto fue impreso gracias a Talleres Gráficas Sitges. Lo anterior, invita a reflejar en la primera estrofa la clarificación de la composición poética, ya que en la versión citada, se evidencia la fusión de los versos finales. Por consiguiente, no se difundiría truncado e incompleto (Figura 1).

Para Salcedo (1978) "la poesía de Aldea en la niebla muchas veces va más allá de los linderos de la aldea concreta, y universaliza aún más las hondas sensaciones del paisaje" (p. 25). En donde prevalece el amor por la montaña aunado a la pureza de la infancia.

La aldea me dio su alma (p. 39) es un poema en el que el autor con sutileza demuestra lo entregado que fue a su tierra y cómo esta lo retribuyó con el mismo sentimiento. Se destaca la humanización del paisaje.

Yo di mi alma a la aldea.
La aldea me dio su alma.

La entrega de afectos a su pequeño poblado marca la versificación de este homenaje a su aldea, como cariñosamente le llama. La describe de la siguiente manera:

Las diez casas de la aldea
se ven pintadas de cal
y muestran rojas maceta
de claveles y jardines
sin barandales ni puertas,
mirando siempre el camino
que marca rumbo a esta tierra.

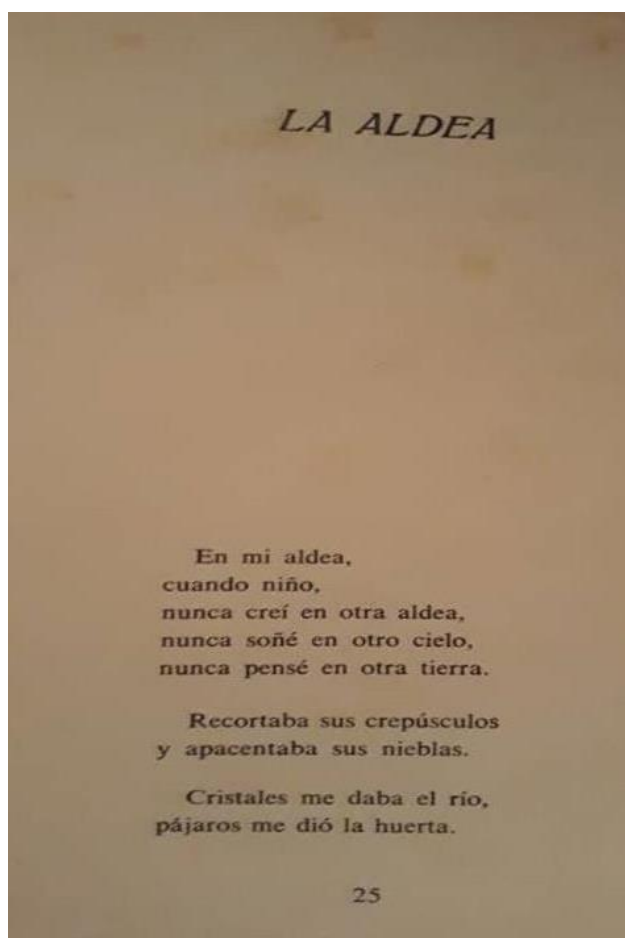


Figura 1- Copia fotográfica cortesía de Manuel A: Rugeles, Aldea en la niebla y otros poemas de la tierra". Libro edición del año 1956, Caracas.

A diferencia de la ciudad actual en cuyas fachadas prevalecen las rejas sinónimo de encierro y necesidad de resguardo. Se percibe un ambiente apacible, el campo como símbolo de libertad, la vegetación que bordea las casas sin cerca alguna.

No falta la estructura física, sagrada, para los feligreses de un pueblo andino, la iglesia:

Se alza la pequeña torre
de la iglesia
con su pequeña campana.
Su repique se oye apenas
por mayo cuando la Virgen
de Toituna está de fiesta.

Festividad envuelta por un halo de fe en donde los contenidos sensoriales se hacen presentes a través de este poema en el que recita /Sólo por mayo la

iglesia/ /cobra un extraño perfume/ expresa la devoción del aldeano al distinguir por el aroma aquel lugar de recogimiento en donde el sonido indica la devoción mariana en este mes en particular y el contenido sensorial utilizado en este último verso, para hacer referencia al sentido del olfato, representa la llegada de la Virgen.

El sentido de pertenencia e identidad son planteados por el poeta en Esta es la tierra nuestra (p. 41), así le explica al viajero o al extraño con sobrada descripción las cualidades de su campo:

(...) por sobre aquella colina
van dispersos los rebaños.

Un olor de pomarrosas
dispersa el aire y un vaho...

(...) viendo los pequeños huertos
de la aldea iluminados.

El olor de la canela
se riega por todo el campo.

Juega un papel determinante el perfume del espacio, capaz de avivar recuerdos en el lector de este canto. Sin ignorar /La niña de blanca frente/ color de piel típico de estas regiones montañosas en donde la niebla espesa oculta el sol. Sobre todo tratándose de la época infantil del escritor, puesto que actualmente las variantes climáticas son frecuentes y la niebla cada vez es menos.

Por mi corazón adentro (p. 43) es un texto poético en el que Rugeles con orgullo y como muestra de su profunda identidad tachireense se presenta, en estos versos, como un real provinciano. A saber: /Soy montañés y lo digo/ /porque montañés me siento/ ¿Cuántos se niegan o menosprecian sus raíces? El poeta lo afirma con elegancia y altivez. De manera que recorrer otras tierras y conocer nuevos caminos no hace que pierda la sencillez de su origen; por el contrario, reconoce su descendencia. Además de engrandecer a través de su pluma el territorio que lo vio crecer, aldea que con sobrada melancolía va recorriendo en estos versos:

(...) ¡Cuánta nostalgia de ti
y de la aldea yo tengo!
Nostalgia de ver azul
de colinas en invierno.
De mirar verde en los valles
y mirar niebla en los cerros.
De beber agua en cascadas.
De cortar el maíz tierno.

LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS

De seguir con los rebaños.
De ver nacer los luceros.
Madre: los pájaros llaman
a la puerta de mi sueño.
Madre: la aldea camina
por mi corazón adentro.

Encontramos el detalle de la aldea citada por el autor, es decir, el verdor de los valles, la neblina en los cerros, el agua de cascada, la presencia del maíz tierno como cosecha, la producción de la tierra, el andar con el rebaño como parte de la faena campesina. El disfrute del arado y la productividad se dejan ver:

En los ojos de los bueyes
el día dejó su rastro
de claridad. Y en nosotros
dejó el goce del arado.
La tierra está abierta en surcos.
Cada surco espera el grano.
Al llegar el verde fruto
ya estaré lejos del campo.
(Contigo voy, campesino, p. 52)

Narrar la historia ajena, sentida o vivida sin duda es una de las tantas cualidades del poeta y se ve demostrado en su fresca, sencilla y afectuosa obra poética en donde las prácticas familiares, es decir, aquellas que van de generación en generación tal cual herencia de inmenso valor, identifican gratamente a quienes la ejercitan:

Fue de alfarero la mano
que en la aldea nos bendijo.
Y de hornero la otra mano
que nos enseñó el oficio.
La arcilla nos dio el secreto
de transformar su destino.
Poseedores del secreto
no en balde lo repartimos.
Alfareros nuestros padres
y alfareros nuestros hijos.
El agua que es nuestro vino
siempre en vasijas de barro
la bebimos.
(Alfareros, p. 56)

La puesta en práctica de estos oficios representa un sello generacional que deja significativos frutos en las distintas configuraciones del ser humano. En consecuencia, leer, analizar e interpretar la georgicidad tan marcada en el poeta

despierta en lector la curiosidad de saber ¿cuál es la aldea de la que habla Rugeles? En la mayoría de los registros biográficos, ya sea en papel o en formato electrónico, aparece que nació en San Cristóbal. De manera que queda claro que es tachirense y por ende, hace referencia a la mencionada ciudad. Sin embargo, las descripciones que presenta en su poema: La Aldea me dio su alma, invita a pensar sobre el lugar en donde se situó su aposento en el que pasó su niñez entera, como él mismo señala.

No hay duda de que la aldea a la que hace referencia el poeta es hoy la ciudad de San Cristóbal. Castillo (1987) en su obra: Elementos históricos del San Cristóbal Colonial, nos relata que esta nació como humilde Villeta sufragánea de la ciudad de Pamplona. Agrega: “Fue aldea mucho tiempo, vestida siempre de pobreza y estrecheces, hasta que consolidó su quehacer” (p. 34). Seguramente, hace referencia a la pobreza material, pues la calidad humana, la riqueza espiritual e intelectual prevalecía. Seguidamente, manifiesta: “Luego fue poblado interiorano, quieto y apacible que creció lento como el tiempo que lo circuía. Nació una casa o una calle al compás de muchos años” (p. 34). Y así, lentamente, se hizo ciudad.

En palabras de Paredes (En RUGELES, 1961, p. 9) fue “Villa como dijo y quiso el fundador y aldea como dijo y quiso inmortalizarla su máximo poeta”. Paredes en Amado (1936 – 1974) asegura que el poeta es legítimo Tachirense y que nació a tres cuadras de la plaza Bolívar. Aclara:

(...) en Zorca, como habían llamado al sitio antes los indios Tororos; en el Valle de Santiago como lo bautizó después el caballero de la Capa Roja [Rodríguez Suárez]; en la Villa que dejó plantada, como quien no quiere la cosa, Don Juan Maldonado y Ordoñez de Villaquirán” (p. 259).

Aquella aldea inicialmente llamada Zorca, representa el origen, el campo, la montaña y los elementos antes descritos. De ahí que, es imperante explicar que el Centro de la capital residía en donde hoy queda ubicada la plaza Juan Maldonado, antigua plaza Mayor. Allí se fundó la ciudad; la plaza Bolívar en nuestros días se sitúa en la Séptima Avenida con calle 9 y 10 entre el Centro Cívico y el Ateneo del Táchira. Así que, a partir de esta dirección, a tres cuadras, hallamos el lugar en donde habitaba el poeta junto a su familia.

Entre interrogantes sobre si su casa natal existe y si se conserva como patrimonio cultural... La incertidumbre fue despejada, gracias al periodista Manuel Rugeles (sobrino del poeta), quien vía telefónica manifestó que la casa de su abuelo: Manuel Salvador Rugeles, padre de Manuel Felipe Rugeles se encontraba ubicada en donde queda el estacionamiento de LACOR (M. RUGELES, comunicación personal, 23 de julio de 2018). Tal establecimiento comercial se halla en la prolongación de la Quinta Avenida “Francisco Javier García de Hevia”.

Así que ni vestigios hallaremos de su morada. Nos queda jugar con el imaginario y remontarnos a la San Cristóbal de 1900.

A propósito del poeta como ser humano, en palabras de Rugeles (2017): “Mi tío Manuel Felipe era un ‘tío’ buena-gente” (s. p.). El periodista en sus escritos incluye la poesía de su tío con el propósito de que sea difundida como merece. Él lo caracteriza como “poeta de la montaña, de los Andes venezolanos, de los niños de Venezuela y del mundo, pero, a la vez, poeta universal. Lírico como los grandes de la lírica universal [y no es porque sea mi tío] (y n.e.p.s.m.t.)” (RUGELES, 2017, s. p.). En efecto, esta investigación no solo pretende demostrar cómo se cruza la lectura poética con la ciudad, sino enaltecer el legado de este célebre tachirense; la calidad de su poesía es sinigual.

Las obras de Manuel Felipe Rugeles han marcado pauta importante en la literatura regional, bien vale la pena citar a Memoria de la tierra (1946 – 1948) en Rugeles, M. F. (1961) allí encontramos una pieza poética que eleva el alma y los pensamientos al pasado de cada ser o a su presente inmediato, se titula ¿Quién no tiene recuerdos? (p. 109). Todos estamos cargados de buenos, bellos, crueles o nefastos recuerdos. Estos avivan los sentimientos y hacen que aparezcan a flor de piel. Recordar un paisaje, un ser querido, una canción, el sabor de un café o el aroma de un lugar que puede despertar el deseo de volver o la repulsión al espacio.

Quando quiero estar solo, con la misma tristeza
de mis antepasados, parsimoniosamente
enciendo yo las velas de mi casa. Los viejos
candelabros de plata cobran vida y comienzan
a recordar su historia...

Imaginemos al poeta a la luz de las velas que emanan de unos antiquísimos candelabros. La llama parece ser fuente de inspiración en la que brotan las ideas en medio de la soledad. El paisaje como recuerdo, el tono de lamento y melancolía se hace presente en la letra del poeta producto de la añoranza y de la tan inesperada muerte de una persona que se detalla a continuación:

A Rufo, el pastor (p. 256). Antes de leer esta elegía y aplicando la técnica de comprensión lectora denominada anticipación, el lector puede adelantar el contenido del texto a partir del título, de manera que puede preguntarse ¿quién es o fue Rufo? ¿A quién representa? Se asume de entrada que es una persona que posee una connotación especial en la vida del escritor y que estaba dedicado a la vida pastoril. El poeta responde afectuosamente en los treinta y cinco versos que componen tan significativo poema, citaremos algunos de ellos:

Rufo, trabajador consecuente de las actividades campesinas.
Él había aprendido las lecciones de los campos.

DE LA ALDEA A LA CIUDAD: LA POESIA DE MANUEL FELIPE RUGELES

Andaba desde niño cerca de los manantiales.
Recogía los frutos maduros de la tierra.
Escuchaba en silencio la canción de los pájaros.

Rufo, ágil para trepar árboles, divertimento propio de los niños del campo.

Ascendía los árboles de las altas montañas
en busca de panales, de nidos o de orquídeas.
Vacas de manso ordeño custodiaba en los valles
Y de tarde volvía con el lento rebaño.

El poeta describe física y psicológicamente a este hermano de la siguiente manera:

Era fuerte y sencillo. Elemental y tierno.
Amaba el sol que funde la redondez del alba,
que da vida a la flor, a la fruta y las yerbas
y hace vibrar la cresta y el clarín de los gallos.

Su partida de este mundo es sentida hondamente.
"Hermano", yo le digo. ¡Ah!, ¡porque lo fue siempre!
Hermano de la tierra, de la flor, del paisaje.
Era una desatada forma de la alegría
¡Su corazón tenía un rumor de campana!

Su recuerdo persistió en los recuerdos del poeta y para siempre en su palabra: A Rufo.

A un año de su muerte, me lo imagino ahora
con su bondad de niño, pastor de alegres valles
por sendales de nieblas y de azules campánulas,
descubriendo el camino de llegar a la estrella.

Montañeros como Rufo distinguen en sus comunidades por su alegría, humanidad, laboriosidad, entre otras cualidades como las citadas. Ese protagonista puede ser la representación del hombre de campo con sus afables virtudes y ello hace que sea querido por todos los aldeanos quienes han de extrañarlo después de su partida física. Entre tanto, las ciudades pueden morir de múltiples formas. Mueren, por ejemplo, porque sus habitantes echan de lado los valores para acrecentar las prácticas de los antivalores; no solo es producto de la destrucción física de sus espacios, pues las ruinas sobrepasan lo tangible y trastocan lo moral. En Elegía a una ciudad muerta (p. 112) el poeta denuncia las particularidades que para la época lo envuelven:

El niño allí crecía en los barbechos
silencioso y tenaz como la encina.
Las mujeres hilaban en telares

de maderas antiguas, como hilaban
las mujeres sagradas de la Biblia.
Los ancianos oraban parcamente,
y al caer de la tarde bendecían
a sus hijos, al sol, a las cosechas.
Y la tierra en la gloria de su júbilo
se doraba en la piel de los ganados.

Ahora la ciudad
es ciudad de la sangre y de los muertos.
Allí cayó la chispa de los cielos.
Allí cayó la chispa, fatalmente,
y convirtió de pronto en remolino
y vértigo de llamas, humo y polvo,
su edificado mundo de alegría
y de paz en mitad de la montaña.

Elegía hoy más vigente que nunca, puesto que las ciudades de Los Andes venezolanos se han visto plagadas del desabastecimiento, la escasez, la polarización de bandos políticos y tristemente se ha convertido en ciudades de sangre y de muertos (/Allí cayó la chispa, fatalmente/) en donde el agricultor, el panadero, el ganadero, el comerciante ora por poder mantener sus productos al servicio del pueblo. Las madres no dejan de bendecir a sus hijos, pues no saben si regresarán con vida y muchos no lo harán en algún tiempo, ya que han pasado la frontera del estado Táchira en busca de mejores oportunidades. Un asalariado hace milagros para poder subsistir. Enfermarse y alimentarse resultan un lujo, producto de la inflación desbordada y la falta de medidas que verdaderamente devuelvan la paz a los tachirenses y venezolanos en general.

Vale la pena preguntarse, ¿qué escribiría el poeta sobre la ciudad, ahora? Su palabra pudiera ser fina, elegante y cargada de eufemismo, puesto que fue un exiliado político (COLOMBIA, 1929) y la experiencia de seguro le haría cuidar sus expresiones o por el contrario, la realidad lo invitaría a escribir sin máscaras y nuevamente sería víctima del destierro por no callar en su verso el dolor de sus paisanos. Recordemos que durante el mandato de Juan Vicente Gómez, el poeta a sus 24 años de edad fue apresado (1928 - 1929) por publicar unos textos, en el Periódico "Excelsior" que no eran aceptados por el régimen. A su salida se confina en el vecino país, retornando a Venezuela para 1936.

Sin duda, la poesía de Rugeles tiene un explícito contenido rural, podría decirse que su inspiración contiene un marcado lirismo con el que realza la cultura campesina, los paisajes reales, el territorio rememorado con marcada estética y lo contrasta para mostrarlo entrañable. La Georgicidad es parte esencial de la poética de Rugeles. El poeta se maravilla con el campo, las flores,

los árboles, los ríos, las cascadas, la agricultura, las faenas del campesino, la fertilidad de la tierra, el arado...

Otros célebres poetas como Pablo Mora, Pedro Pablo Paredes, Jacinto Fombona han reconocido las obras del insigne escritor, a quien en esta oportunidad dedicamos horas de lectura. Una de las más destacadas a nivel nacional es Cantos de Sur y de Norte (1954) gracias a esta se le confirió el Premio Nacional de Literatura de ese año. En este trabajo complace destacar su poema Del color de la Patria (p. 173) en Rugeles, M. F. (1961).

Patria, una palabra que guarda en su acepción los vínculos afectivos e históricos del lugar en donde se ha nacido. El color produce la sensación de los matices que posee nuestra tierra, resultan muy características cuando el poeta señala:

1

Se estremeces el trigal con la neblina.
Y es azul, tan azul, que no parece
trigal, sino una ola que se empina
cuando el aire de súbito lo mece.

3

...

Labrador de la tierra: soy tu hermano
Permíteme gozar tu sol, tu clima,
y deja que otra vez tu mano oprima.
Yo quiero hacer también el hortelano.

4

Trópico eterno en ilusión cambiante
de paisajes. La breve lluvia inicia
su libre són en cuerdas de diamante.
El agua es en la tierra una primicia
que apenas, cuando dura un claro instante,
el mundo vegetal vivo acaricia
y humedece la entraña palpitante
a toda siembra en el amor propicia.

5

Ola y albatros, nave volandera
brisa de playa, flor de las espumas,
y sol que vierte luces en las brumas
iniciales del alba marina.

Rugeles en estos versos se pasea por el paisaje nacional, hace referencia al clima de montaña propio de Los Andes venezolanos, menciona otros paisajes como la zona de Los Llanos y el calor que en el aguarda a la espera de una

deseada lluvia que nutra las siembras y aviven el mundo vegetal. De igual manera, exalta las playas de nuestro país y hace que imaginemos la corriente de aire que en ellas se respira. La neblina en la montaña, el calor del llano, el labrador de la tierra, el correr de las aguas, la brisa en la playa, el alba marina son el escenario perfecto que engloba nuestro territorio en donde el labrador representa a nuestro hermano venezolano, trabajador incesante en cualquiera de estos espacios.

Poemas al hijo en Rugeles, M. F. (2009) es una composición poética en la que predomina gran carga afectiva, se puede elucubrar sobre lo que significa la venida del hijo al mundo o el compartir con los mismos: juegos, sueños, promesas y esperanzas. Se manifiestan los más sinceros sentimientos al hijo que se espera con dulzura. La alegría de los más cercanos se manifiesta ante la sonora sonrisa de un niño.

(...)
Róndalo rondadora
de la aurora.
Con esa ardiente luz, siempre encendida,
¡ronda su corazón,
Ronda su vida!
(Ronda, p. 369)

Los más tiernos deseos acobijan a la criatura, vienen de todas partes, pues nacen del corazón. Así el padre se compromete ante el hijo que un día dejará de ser niño para convertirse en hombre, y en él quedará marcada la cultura y la identidad arraigada de un provinciano tachirense quien la lleva a donde va.

Rugeles, expresa:
Tuve ayer en mis manos
una copa de estrellas.
Me escribieron amigos de países lejanos.
Todos ellos auguraran para ti cosas bellas.

Por más de una razón,
comparte la alegría que hay en mi corazón.
Yo guardaré las cartas para cuando mañana,
fiel a nuestro recuerdo, dueño ya de tu nombre,
puedas leer en ellas:
miniatura de hombre,
frágil ternura humana,
verdad de mi canción.
(Promesa, p. 370)

Es así como la ciudad no es solo edificaciones, avenidas, calles, parques, museos, teatros, bibliotecas, restaurantes, instituciones públicas o privadas... La

ciudad son todos quienes habitan en ella. Es el gentilicio quien da vida a la misma. De lo contrario, sería una ciudad muerta, derruida y desolada. Por tanto, cada nuevo ser, cada hijo en esta tierra, da existencia a los poblados. Sin duda, la aldea hecha ciudad fue el refugio más noble del poeta. En su espontánea palabra denota una infancia feliz, rodeada de gente humilde, el verdor de sus paisajes, el azul del cielo, la niebla en sus montañas, el invierno como fuego abrasador, la iglesia y sus costumbres, aldeanos llenos de fe. Así estuvo marcada su niñez, el tiempo pasó y los cambios no se hicieron esperar. Vale citar, a propósito de esto, unos cuantos versos de su poema Ofrecimiento al hijo, de la aldea perdida (p. 377):

A mis cincuenta años hoy te traigo, hijo mío,
a conocer los viejos caminos de mi aldea
y a sentir en la viva transparencia del aire
la voz de las cascadas, el rumor de los pinos,
y el aria incontinida, versátil, de los pájaros
que cruzan por el círculo vespéral de su valle.

Por aquí tus pisadas, hijo mío,
van a encontrar la sombra de mi callado andar;
cuando estaba a la altura de estos nobles arbustos,
descubrir ya sabía la miel de los pomares
y el brillo del rocío que encienden las luciérnagas
en las primeras rosas que despiertan al alba.

Ser padres representa la palabra inexplicable o la multiplicidad de las mismas, cargadas de amor infinito hacia ese pedacito de carne que viene de nosotros. Es querer enseñar los colores de la vida por muy turbulenta que sea. Celebrar el más hermoso paisaje gracias a una sonora sonrisa. Es querer cobijar en la alegría y en la tristeza, aliviar el dolor con una palabra de consuelo; festejar lo que nunca se ha celebrado, corregir desde múltiples perspectivas. Es desear recorrer juntos territorios generacionales con el fin de conocer las costumbres enmarcadas en la cultura de los padres, ancestros, familiares y amigos.

En *Hora de Palique* (2013) Tamayo nos relata: “Los que lo conocimos y tuvimos el inmerecido privilegio de ser sus amigos, íntimos como yo... sabemos el regusto con que él se refería a su aldea, a su montaña, a su niebla” (p. 30). En resumen, queda en evidencia que Rugeles aborda la relación entre la literatura y la ciudad en sus obras poéticas: *Aldea en la niebla* (1944), *Memoria de la tierra* (1946 - 1948) y *Cantos de sur y norte* (1954). Su visión literaria expresa la valoración de las identidades urbanas, su palabra no deja de ser prolija y elegante, con ella demuestra su vasta formación. Por otra parte, el amor a su aldea, a la provincia, al paisaje, a la tierra, al campo, a la ciudad que lo vio crecer,

a su familia, a su hijo, a la iglesia y a su fe hecha verso, lo identifican como tachireense.

Esto queda demostrado en palabras de su compañera de vida Ana Mercedes Asuaje de Rugeles, quien señaló que el poeta en los últimos días de existencia se refugió en sus libros, en el cariño del hijo, en el calor del hogar y sus afectos familiares. Tanto amó su aldea que se resguardó en una casa de campo que le hacía recordar la suya cuando era niño (De RUGELES en RUGELES, 2009, p. 449).

Finalmente, Manuel Felipe Rugeles le canta a la vida, a la aldea, a la ciudad, a sus costumbres e identidad. Su palabra es suave y refinada lo que demuestra el roce interpersonal enmarcado en el contexto sociocultural en el que se desarrolló. El análisis poético planteado demuestra que el lírico no solo reprodujo lo que vio, oyó o percibió, sino también lo que sintió en vida. Esa mezcla de lo sensorial inspirado en el paisaje de la provincia, destacando la montaña, la fauna, la flora, lo cromático, lo cinético a través de la descripción de sus raíces.

Los factores situacionales de su discurso permiten determinar el grado de familiaridad con su entorno. El realce de la tierra, los aspectos religiosos, las faenas en el campo, la heredad a los hijos, el sentido de pertenencia dan muestra de las relaciones de poder, contacto y afecto en el género discursivo utilizado. El poeta, no solo valoró sus paisajes, sino que contribuyó con el desarrollo de su arraigo e identidad a través de sus obras en las cuales con acentuado valor literario realzó la aldea que lo vio crecer.

La mirada del paisaje, en sus poemas, puede contar con distintas impresiones; jugará, entonces, un rol muy importante el estado anímico en que se encuentre el lector. Sin embargo, el texto poético lleno de lo subjetivo y connotativo da pistas que permiten no solo connotar los hechos sino denotarlos. Puesto que, existen varios tipos de territorios, no solo el demarcado por lo geográfico - espacial. Existe un territorio psicológico en el que se presenta la lucha diaria de las ideas, pensar en lo que se añora, metas, sueños, familiares, hijos, amigos, en lo que pudo ser y no es, en lo que se cree sería posible. Es en ese territorio mental en donde convergen los más serenos y oscuros pensamientos; se avizora la parte más noble u oscura del ser. Es en ese espacio en el que el poeta, Rugeles, trastoca con su verso el alma de quienes habitan su territorio, ya que recuerda la infancia de muchos e invita a otros a reflexionar sobre la aldea que fue y la ciudad que es ahora. No hay duda de que la literatura y la ciudad se entrecruzan en su obra para describir las costumbres del Andino - Tachireense.

BIBLIOGRAFÍA

AMADO, A. *Gente del Táchira. Venezuela*: Biblioteca de autores y temas tachirenses 61, 1936 - 1974.

ARGÜELLO, R. (s.f.). *La literatura de la ciudad*. Recuperado de www.bdigital.unal.edu.co/782/12/318_-_11_Capi_10.

CASTILLO, L. *Elementos históricos del San Cristóbal Colonial*. El proceso formativo. Caracas: Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1987.

FERNÁNDEZ, J. *El concepto de cultura en la antropología contemporánea*. 2009. Recuperado de http://www.google.co.ve/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CDAQFjAE&url=http%3A%2F%2Fconsellodacultura.gal%2Fmediateca%2Fextras%2Ftexto_fern%25C3%25A1ndez_de_rota.pdf&ei=LL4AVZKhE8TbsAT4m4HoCA&usq=AFQjCNHNbDURou66CfzYeSY0BPAFUoSvw&sig2=qDYpR3EaC9bayYv1PioxuA

FIGUEROA, D. *Manuel Felipe Rugeles: la poesía de cuerpo y alma* [Mensaje en un blog]. 28 de octubre de 2013.

Recuperado de <https://latintainvisible.wordpress.com/2013/10/28/manuel-felipe-rugeles-la-poesia-de-cuerpo-y-alma/>

HORA de Palique. *Memoria y cuento de los primeros cincuenta años de la Peña Literaria "Manuel Felipe Rugeles"*. San Cristóbal: Biblioteca de autores y temas tachirenses, 2013.

ILLAS, W. Educación Literaria centrada en la comprensión del texto a partir de la literatura local - regional. ARJÉ *Revista de Postgrado FACE-UC*. 7(13), 293-328, 2013. Recuperado de <http://arje.bc.uc.edu.ve/arj13/art12.pdf>

KAUFMAN, A.; Rodríguez M. *La escuela y los textos*. Buenos Aires: Santillana, 2001.

RUGELES, M. F. *Aldea en la niebla y otros poemas de la tierra*. Caracas: Talleres Gráficas Sitges, 1956.

_____. *Poesías* (Antología general). San Cristóbal: Biblioteca de autores y temas tachirenses 16, 1961.

_____. *Obra poética*. San Cristóbal: Biblioteca de Autores y temas tachirenses 188, 2008.

_____. *A propósito de un Congreso de Periodismo Cultural, de una necesaria y urgente revolución cultural y de Rugeles*. 2017. Recuperado de <https://www.aporrea.org/cultura/a252727.html>

SALCEDO, E. *Manuel Felipe Rugeles, poeta de la montaña y de los niños venezolanos*. Madrid: La Muralla, 1978.

SÁNCHEZ, L.; JEREZ, O. *La Mancha en El Quijote: territorio y literatura para una geografía didáctica*. 2005. Recuperado de <http://www.didacticageografica.es/index.php/didacticageografica/article/view/256/234>

SCHNEIDER, S.; PEYRÉ, I. Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales. En: MANZANAL, M; NEIMAN, G.; LATTUADA, M., (Org.S). *Desarrollo Rural*. Organizaciones, Instituciones y Territorio. Buenos Aires: Ed. Ciccus, 2006 (pp. 71-102). Recuperado de www.ufrgs.br/pgdr/arquivos/462.

VALERO, M. *Paisajes portátiles: otros imaginarios del arraigo*. Foro Paisaje y cultura 2015. Sendas del paisaje y estancias del arraigo. Conferencia llevada a cabo en el marco de los 50 años de la Escuela de Geografía, Universidad de Los Andes, Venezuela – Táchira, 2015.

____. *Percepciones y emociones en torno a los paisajes*. Organizado en la Escuela de Geografía e Instituto de Geografía y Conservación de la Universidad de Los Andes, realizado en la ciudad de Mérida entre del 15 al 17 de octubre del año 2008. Texto presentado en el Foro Paisaje y Cultura 2008:

ZAMBRANO, W. *La lengua: espejo de la identidad*. Revista Investigación: Informe Internacional (18), 63-65., 2009. Recuperado de <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/27675/1/articulo19.pdf>.

VOLVER A SUMARIO

ESTA VERSIÓN DIGITAL DEL LIBRO **LAS CIUDADES ENTRE MIRADAS DIVERSAS**, SE REALIZÓ CUMPLIENDO CON LOS CRITERIOS Y LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS PARA LA EDICIÓN ELECTRÓNICA EN EL AÑO 2019. PUBLICADA EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL SABERULA UNIVERSIDAD DE LOS ANDES – VENEZUELA

www.saber.ula.ve

info@saber.ula.ve

Este no es un libro con textos de miradas simples, ni de vistazos triviales o de ojeadas vaporosas sobre las ciudades seleccionadas, todo lo contrario, las miradas expuestas en cada escrito, conjugan las observaciones rigurosas, los registros atentos y las densas reflexiones propuestas por catorce autores en nueve trabajos relacionados con sus respectivas indagaciones sobre la ciudad.

Mario Valero Martínez



ISBN: 978-980-11-1971-5



9 789801 119715