

Patología del espacio público: las calles del barrio obrero en San Cristóbal, Venezuela

Fabiola Vivas G.

Resumen *Abstract*

Este artículo presenta resultados preliminares de una investigación exploratorio descriptiva, orientada a identificar los problemas y lesiones en calles y aceras de uno de los vecindarios más emblemáticos de San Cristóbal: el Barrio Obrero. Se abordó con un enfoque principalmente cualitativo y la información se recopiló a través de: observación directa, registro fotográfico, entrevistas no estructuradas y revisión hemerográfica. Los resultados permiten identificar cuatro tipos de patologías, que sustentan el diagnóstico de una enfermedad que ataca las ciudades latinoamericanas: la agorafobia urbana.

This article presents preliminary results from a descriptive exploratory study, focused on the identification of problems and damage to streets and pavements in one of the most symbolic areas of San Cristóbal: the Obrero quarter. It is approached from a principally qualitative perspective, the information being generated by direct observation, photographic records, unstructured interviews and archive research. The results permit the identification of four types of pathologies, which combine to support the diagnosis of a disease which is attacking Latinamerican cities: urban agoraphobia.

Palabras clave *Key words*

Espacio público, patología del espacio público, agorafobia urbana

Public space, public space pathology, urban agoraphobia.

Introducción

En la carrera de arquitectura de la Universidad Nacional Experimental del Táchira, la realidad local es tema de estudio permanente y la ciudad es el principal laboratorio para estudiantes y profesores. Es así como desde la práctica docente se da inicio, conjuntamente con el Programa Habitabilidad del Grupo de Investigación Arquitectura y Sociedad/ GIAS, al proyecto denominado *Caracterización del Espacio Público de San Cristóbal*, que pretende explorar, en una primera etapa, el espacio público abierto de la ciudad, a través de la identificación y descripción de sus cualidades y defectos desde una perspectiva comprehensiva, socio-humanística. En este artículo, se presentan resultados preliminares de dicha investigación, focalizados en el estudio de las patologías que presenta el espacio público abierto.

Las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, y según Jacobs (1983), constituyen sus órganos más vitales. Sin embargo, la dinámica urbana descontrolada ha cercenado una de las condiciones para que un espacio urbano se transforme en un verdadero espacio público: facilitar la interacción social entre sus ciudadanos y lograr su identificación con dichos espacios. La realidad muestra calles deterioradas, inseguras, congestionadas y contaminadas en niveles críticos, es decir, sin capacidad para ofrecer atractivo alguno de vida urbana.

Haciendo una extensión de la medicina hacia la arquitectura, en este trabajo se actuó como médico de la ciudad con el propósito de identificar los diferentes problemas y lesiones en calles y aceras de uno de los vecindarios más emblemáticos de San Cristóbal: el Barrio Obrero. Este barrio, el cual formó parte del “ensanche” de la ciudad hacia el este, es producto de la gestión urbana del Estado, durante la década de los 40s. Fue construido a través del “Banco Obrero” (hoy Instituto Nacional de la Vivienda/ INAVI) y constituyó el primer ensayo oficial del gobierno en materia de vivienda. Se pretendía cubrir las necesidades habitacionales de la clase obrera pero finalmente, las viviendas fueron adquiridas por clase media. Dentro de la dinámica urbana, este sector residencial ha sufrido transformaciones importantes, tanto en su medio social como construido, principalmente a raíz de la aprobación de la Ordenanza de Zonificación para la ciudad de San Cristóbal del año 1976.

“(...) ha tenido un ritmo de crecimiento y transformación de su morfología como respuesta al dinamismo socioeconómico. En los últimos años este sector concebido originalmente como barrio residencial, ha cambiado su

Fabiola Vivas G.

fisonomía de sus calles y su arquitectura, para convertirse en una nueva centralidad con gran auge comercial, que ha exigido un proceso de adaptación de gran parte de las edificaciones a través de la reutilización de la gran mayoría, sustitución de otras y algunas nuevas construcciones". (Marín, 2005: 311)

Por otra parte, autores como Samper (1997) califican como una verdadera *pesadilla* la batalla que tienen que librar los ciudadanos ante la dictadura que impone el automóvil en la ciudad de hoy. Este arquitecto colombiano ilustra, con la figura del *hombre-vehículo* el dominio de la máquina sobre el hombre, al que califica como el *auto-caimán*, que somete al *hombre-peatón*. Desde esta perspectiva, el hombre está constantemente librando una batalla, donde la ciudad fue vulgarmente invadida y profanada por la máquina. Sentencia Samper: "*Vivimos en una civilización del automóvil*". (Samper, p.115)

Dentro de esa cultura del automóvil que caracteriza la mayoría de las ciudades latinoamericanas, entes privados y oficiales en Colombia están haciendo un gran esfuerzo por sensibilizar y educar la población concertando estrategias para la producción de material educativo. En ese sentido, el Fondo de Previsión Vial con una visión no sólo pedagógica sino consciente de la complejidad del mundo actual argumenta:

Todo se ha transformado tan vertiginosamente que es difícil asimilar de manera positiva sus implicaciones y entender las responsabilidades que conlleva esta nueva era. La ciencia, la tecnología y el desarrollo económico han transformado el modo de vida a nivel global y la proliferación del automóvil ha cambiado las interacciones humanas y la percepción que se tiene del espacio, generando la necesidad de una armonización entre el espacio público y el disfrute del mismo. Mundialmente se consolida una nueva conciencia que, desde la perspectiva de la salvaguarda de los Derechos Humanos, busca crear interacciones, hábitos y comportamientos que permitan procesos de socialización, calidad de vida y seguridad, en la movilidad y en el manejo del espacio público. (s/f, documento en línea recuperado el 12-12-05)

A nivel mundial, también se observa esa búsqueda por la cualificación del espacio público. En diferentes ciudades se aprecia una tendencia hacia la conformación de "calles habitables" o calles vivibles, es decir, calles que puedan ser transitadas de forma amigable (transit-friendly streets), donde se equilibran sus usos por encima de cualquier forma de transporte dominante. Muestra de ello es la campaña que se viene realizando en ciudades europeas importan-

tes como Londres, París, Madrid y Roma, las cuales han cerrado parcial o totalmente sus calles cada año desde 1998 con buenos resultados. En Latinoamérica, uno de los ejemplos más claro lo ha realizado Colombia, donde en el año 2000 dejaron de transitar 800 mil autos por la ciudad de Bogotá, la quinta más grande en América Latina.

El espacio público y sus valores primarios

El espacio público se ha concebido siempre como el sitio de interacción de los habitantes de un lugar, perteneciente a la colectividad y a toda la población. Puede ser abierto, como es el caso de escenarios públicos, plazas de mercado, estadios, parques, vías, puentes peatonales; o cerrado, como: teatros, museos, bibliotecas, almacenes, hospitales, escuelas, entre otros. El espacio público es eminentemente social, ya que tiene que ver con toda la dimensión de la interacción humana y la convivencia. Es el que asociamos con la identidad o forma de comportarse típica de nuestras distintas regiones. Los principios sustentadores producidos por ricas tradiciones, a las que llegamos a través del conocimiento, reflejan una estructura de valores en cuanto al respeto y valoración de lo público, que equivocadamente se considera “de nadie” y es en realidad responsabilidad de todos.

El espacio público es decisivo en la calidad de vida de un lugar, por tratarse de áreas físicas del patrimonio colectivo, donde interactúan los habitantes de la ciudad o campo, por razones de movilización, recreación, contemplación o actividades culturales y económicas.

Basados en sus investigaciones e ideas sobre el diseño del espacio público, Carr y otros (1995) identificaron como características fundamentales en ellos que sean: sensibles, democráticos y significativos. Estas tres características representan los valores primarios del espacio público, las cuales contienen las dimensiones humanas presentes en estos espacios. Asumiendo el significado otorgado por dichos autores, se entenderá en este trabajo por *espacios públicos sensibles* aquellos que están diseñados y gestionados para servir las necesidades de sus usuarios. Las necesidades humanas primarias que las personas buscan satisfacer en el espacio público son el confort, el relax, la vinculación pasiva y activa con el ambiente y el descubrimiento. Se asumirán como *espacios públicos democráticos* aquellos lugares donde se respetan los derechos de los usuarios, los cuales proporcionan libertad de acceso, acción, apropiación y pro-

riedad a las personas que hacen uso de ellos, ofreciendo una libertad mayor que la presente en el dominio privado. Finalmente, se consideran *espacios públicos significativos* aquellos donde ocurre una relación entre el contexto social y el contexto físico, lográndose una fuerte conexión entre el lugar, las vidas personales de sus usuarios y el mundo. Los recuerdos que un individuo tenga de los espacios dan significado al mismo.

Otro modelo conceptual para la evaluación del espacio público es el propuesto por la organización “Proyecto para Espacios Públicos” (Project for Public Spaces/PPS, 2001). Esta organización, fundada hace 25 años en Estados Unidos, fue creada con la finalidad de mejorar y crear espacios públicos que contribuyan con las comunidades. Este grupo, a través de sus investigaciones, ha producido conocimiento para identificar los elementos que hacen que un lugar sea exitoso o fracase, y ha formulado un modelo conceptual para la evaluación del espacio público que ha denominado “diagrama del lugar” (Fig. 1). Los atributos que componen dicho diagrama reflejan los puntos en común que la gente tiende a identificar cuando se refiere a las condiciones de habitabilidad en sus comunidades, incluyendo aspectos tanto tangibles y estadísticos como, cualidades intangibles que siente la gente hacia un lugar. Estas condiciones se resumen en cuatro aspectos: a) usos y actividades, b) confort e imagen, c) accesos y conexiones y d) sociabilidad.



Fig. 1. Diagrama de lugar (PPS, 2001)

- a) Usos y Actividades son los bloques básicos de construcción de cualquier lugar, incluye todas las razones del por qué las personas van a un área. Los tipos de usos del suelo o las actividades que ayudan a determinar lo que hace a un lugar único o especial en una comunidad. Los usos y actividades no necesariamente tienen que estar dentro de una estructura física; los espacios públicos pueden también albergar una amplia variedad de actividades.
- b) Confort e imagen reflejan las experiencias subjetivas de la gente mientras usan un lugar. Aspectos como la seguridad y la limpieza predominan en la mente de las personas. Otros factores son menos conocidos conscientemente, mientras la gente absorbe grandes cantidades de “data” proyectada por el ambiente, tales como: escala, carácter de los edificios, sentido de seguridad y “calidez”. Por lo general, las personas están pendientes de otros aspectos más específicos, como la necesidad de una banca cuando requieren sentarse.
- c) Accesos y conexiones se refieren a las maneras de cómo las comunidades se conectan con los lugares. Un vecindario exitoso permite accesos y conexiones entre lugares ofreciendo una variedad de opciones para que la gente pueda ir de un sitio a otro (caminando, utilizando transporte público, bicicleta o auto). Accesos y conexiones también se refieren a cómo un lugar específico, se conecta al área inmediata que lo rodea, y a la habilidad de la gente para circular dentro de ese lugar y alcanzar los diferentes usos.
- d) Sociabilidad Debido a que los vecindarios son lugares sociales, el atributo “sociabilidad” es un componente crucial de un buen lugar comunitario. Cuando las personas encuentran amigos, ven y saludan a sus vecinos o incluso interactúan con extraños cómodamente, tienden a sentir un fuerte sentido del lugar o un sentido de arraigo con su comunidad.

Método

La investigación se abordó desde una perspectiva, principalmente, cualitativa. El objeto de estudio se analiza dentro del paradigma interpretativo, es decir de la observación a la comprensión. Hay mayor interés por la complejidad y los efectos de las variables que por el control de ellas. (Lankshear y Knoebel, 2000)

El trabajo de campo se inició con excursiones urbanas a diferentes calles del Barrio Obre, previamente seleccionadas de acuer-

Fabiola Vivas G.

do con criterios de vitalidad y diversidad en su ambiente, con la finalidad de vivenciarlas y experimentarlas desde el rol de peatones y ciudadanos. A través de la *observación directa* y registro en fichas técnicas, especialmente diseñadas para el caso, se levantó la información. Esta data se complementó con *registros fotográficos* que dan cuenta de cómo se usa la calle, las dificultades encontradas para el libre tránsito, principalmente el peatonal, y el desarrollo de actividades de transeúntes y comerciantes. Estos datos fueron contrastados con testimonios ofrecidos en *entrevistas* no estructuradas, realizadas a vecinos y usuarios del sector y *material de la prensa* escrita local.

Los diferentes problemas y lesiones observados en las calles y aceras fueron agrupados por tipo, de acuerdo a su naturaleza, de donde surgieron las siguientes categorías, que se corresponden a su vez con el ciclo de vida del espacio. Ellas fueron: patología genética, congénita, metabólica y social.

Se definió como *patología genética* al conjunto de lesiones o defectos provenientes de fallas o problemas en el proceso de concepción del espacio. *Patología congénita* se empleó para agrupar el conjunto de lesiones o defectos ocasionados durante la construcción del espacio. *Patología metabólica* se llamó al conjunto de lesiones, defectos o desórdenes provenientes del funcionamiento del espacio público, falta de mantenimiento o inadecuada gestión de dicho espacio. Y la categoría *Patología social* fue utilizada para referirse a comportamientos incívicos de los habitantes.

Resultados

A continuación se ofrecen los resultados obtenidos hasta ahora, clasificados de acuerdo a las principales patologías presentes en el espacio público, en las calles seleccionadas del Barrio Obrero.

A. Barrio Obrero y los problemas de concepción y construcción de su espacio público. En las calles seleccionadas para el estudio se encontraron como principales problemas de carácter congénito: aceras angostas o ausencia de ellas, y mobiliario urbano con baja calidad de diseño o falta de éste. Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá, comentaba en una de sus conferencias ofrecidas en Caracas y en Barquisimeto (2001):

“Dios nos hizo a nosotros, los seres humanos peatones, (...). Necesitamos caminar; no para sobrevivir, sino para ser felices. (...). De la misma manera, el ser humano está mejor si tiene espacios amplios para cami-

nar. (...) yo no puedo demostrar que un andén de 10 metros, bien arborizado, va a hacer a la gente más feliz que uno de 3 metros, eso es difícil de probar. Eso, lo que se prueba con el alma es lo que hace la arquitectura y no podemos subestimarlo, pues, finalmente, lo que no es medible racionalmente es lo que le da sentido a nuestra existencia. (...) Entonces cuando estamos haciendo una ciudad, muchas de esas cosas no se pueden demostrar, por eso tal vez es que las ignoramos tan olímpicamente y tenemos, por ejemplo, toda clase de vehículos estacionados en los andenes quitándoles espacio a los seres humanos.” (2003:19-20).

El Barrio Obrero fue diseñado con calles amplias, pero no así sus aceras. (Fig. 2). Se identificó esta condición como un defecto de concepción, como diría Samper “el hombre-vehículo está por encima del hombre-peatón”. Sin embargo, en sus inicios los retiros de frente estaban libres de cerramientos o contaban con muros bajos ofreciendo una percepción visual amplia, con mayor transparencia e integración gradual del espacio público con el espacio privado.



Fig. 2. Aceras angostas en el Barrio Obrero
(Cortesía de la Arq. Dulce Marín de Orozco)

Fabiola Vivas G.

Algunos comerciantes y constructores perciben que en la acera “*hay suficiente espacio*” para construir bahías de estacionamiento y además para que “*pase la gente*”. En cambio, los vecinos manifestaron que le quitarían al sector “*las aceras angostas*”. Los primeros olvidan o desconocen que la acera no es sólo para transitar sino también es para vivir. La calzada es para que circulen los vehículos. Las aceras son para que la gente converse, los niños jueguen, las parejas se seduzcan, los viejos lean el periódico en alguna banca o miren pasar gente. Colasante (2003: 52) es muy clara cuando afirma el papel que juegan las aceras:

“...las aceras y los espacios de recorrido peatonal representan el espacio de transición entre la edificación y la calle, entre lo privado y lo público, es imprescindible ofrecerle al ciudadano un lugar especial, que lo oriente en su recorrido, para que se sienta protegido, y que esto le permita identificarse con el sector y pueda percibir el lugar como propio.”

Evidentemente que este defecto, que puede ser genético o congénito, afecta fuertemente al ciudadano quien no tendrá oportunidad de satisfacer sus necesidades de afiliación, descanso, estética, (Lang, 1987) así como también tendrá que correr riesgos y circular de manera insegura por la carencia de aceras que lo protejan de los conductores. Esta ausencia de aceras refleja la concepción de ciudadanía que se maneja por parte de diseñadores y constructores, quienes le dan prioridad al vehículo.

Mobiliario urbano escaso, de baja calidad de diseño o deteriorado es otro de los problemas que presentan la mayoría de las calles en el Barrio Obrero. Se confirma la información obtenida por observación directa con las respuestas de los sujetos entrevistados: “*Hace falta de todo*”, “*No tanto que haga falta, sino que lo que esté lo mejoren*”. También hay quienes no le ven utilidad al mobiliario urbano y expresan: “*Para qué? nadie lo usa, solo los buhoneros*”. La pregunta que surge de inmediato es ¿por qué nadie lo usa? ¿Cuál es el mínimo de equipamiento para garantizar el óptimo marco funcional y espacial del sector?, sobre todo garantizar la transitabilidad de la zona. No se puede olvidar que las calles se deben a la vida cotidiana. Como lo afirma Peters (1981:85)

“(...) sin lo cotidiano (la zona) se transforma en un “mall”, un centro comercial. No sólo hay que garantizar el espacio necesario para estas actividades, sino que hay que atraerlas por medio de superficies libres. Además debe quedarnos espacio para la iniciativa propia de los vecinos y usuarios de la zona (...) del compromiso y el entusiasmo de los vecinos y usuarios depende el que la zona, que en definitiva es suya, tenga vitali-

dad y se convierta en un órgano del cuerpo de la ciudad, se integre a la vida social (...)"

En las calles seleccionadas para el estudio se observó escasez del *mobiliario urbano del tipo de servicios* como cabinas telefónicas, buzones de correo, bebederos, baños públicos, papeleras, depósitos de basura, semáforos, luminarias y sistemas de señalización. El *mobiliario urbano del tipo utilitario*, como por ejemplo, los kioscos de venta de revistas o flores, están presentes pero con muy baja calidad de diseño o sin diseño alguno, acompañados por el comercio informal. Éstos en muchos casos están mal ubicados entorpeciendo el flujo peatonal e incluso el vehicular (Fig.3).

El *mobiliario urbano del tipo equipamiento*, como son las paradas de autobuses, importante por cumplir una actividad complementaria y de apoyo a la actividad de desplazarse por la ciudad, es realmente escaso, y genera conflictos adicionales en el tráfico del sector por ubicaciones inadecuadas, en la mayoría de los casos. Dentro de esta misma categoría se incluirían los bancos para sentarse, los cuales tampoco están presentes en las calles de este barrio. “Es necesario proveer al peatón de lugares con bancos para su descanso en el recorrido y en los espacios de esparcimiento (...) darle al usuario la posibilidad de permanencia en un lugar y permitirle contemplar su medio”. (Colasante, 2003: 54)

Es de destacar también como una patología genética la ausencia, no sólo en el espacio público del Barrio Obrero sino en toda la ciudad, de mobiliario adecuado para que personas minusválidas transiten libremente y hagan buen uso del espacio público.



Fig. 3. Diferentes tipos de kioscos en el Barrio Obrero

Fabiola Vivas G.

B. Barrio Obrero y las alteraciones en su metabolismo

En su condición de nuevo centro de ciudad, el Barrio Obrero, presenta también transformaciones que afectan su funcionamiento y la imagen agradable y dinámica que de este sector tienen sus usuarios y vecinos. Entre los problemas más críticos se encontraron las siguientes:

1. *Invasión de la calle*

La constante apropiación indebida de la acera y la calzada por objetos y sujetos, es el paisaje urbano cotidiano en las principales calles del sector.

En el estudio se identificaron toda clase de objetos que entorpecen el flujo peatonal, tales como postes, desechos, servicios públicos, avisos, pancartas, entre otros. Muchas de estas situaciones se conjugan en un mismo lugar, observándose además una convivencia tolerante, tranquila, o en actitud de resignación en peatones, vendedores informales y comerciantes quienes ante este espectáculo comentan: “*La gente lo hace y nadie dice nada*”, “*Pero que le vamos hacer*”.



Fig. 4. Invasión de la calle por objetos y sujetos de todo tipo

1.1. Invasión por parte del comercio informal. La principal venta que ocupa las aceras del Barrio Obrero es el servicio de alquiler y venta de tarjetas telefónicas, la cual se encuentra prácticamente en casi todas las calles más transitadas, ubicadas principalmente en esquinas o cerca de ellas. Los vendedores acondicionan “el lugar de trabajo” de acuerdo a sus posibilidades. Hay desde los “terratenientes” de la telefonía, quienes utilizan grandes toldos e invaden el frente de su propio negocio, hasta los más modestos que utilizan un mínimo de mobiliario. Una conocida empresa de telefonía celular utiliza como estrategia ocupar las aceras del sector, empleando grandes kioscos y atractivas vendedoras. Los vendedores más modestos apenas cuentan con una silla y un paraguas para protegerse del sol y la lluvia. Ante la pregunta ¿qué opina usted sobre la apropiación del espacio público por parte de los buhoneros? éstos responden, en la mayoría de los casos, en forma defensiva: *“yo no me adueño de nada, esto es de todos”, “porque hay espacio para que la gente circule”, “no hay nada que nos diga que no se puede hacer”*.

La venta de frutas y jugos es otro tipo de actividad que se encuentra con frecuencia invadiendo las calles del sector. Fruterías, algunas montadas en kioscos, otras de carácter ambulante, funcionan en carritos o camiones; la venta de jugos, algunas anónimas y otras de franquicias invaden igualmente aceras y calzadas, entorpeciendo el libre tránsito del peatón y del vehículo y generando a su vez, desperdicios que atentan contra la salud del consumidor. Estos kioscos y carritos se ubican también en esquinas y algunas veces conviven en un mismo lugar con la venta de variados productos, tales como: tarjetas telefónicas, jugos, perros, envases plásticos, discos compactos, etc. En relación con estas situaciones, algunos transeúntes y peatones expresaron opiniones contrarias. Mientras unos argumentan *“esa gente no tiene donde trabajar”*, otros afirman *“no dejan que los demás disfruten”*.

1.2. Invasión por parte del comercio formal. Las vidrieras de algunos locales comerciales parecieran no contar con suficiente espacio para ofertar la mercancía. Sus dueños, quienes deciden competir con el comercio informal, utilizan la acera y la calzada para exhibir sus productos. Más que llamar la atención de compradores, se aprecia como estrategia para marcar su “territorio” y proteger así su área de influencia, cuidarse de invasores o personas no deseadas (Fig. 5). De esta forma, las aceras pierden su carácter peatonal para convertirse en vitrinas al aire libre, donde

Fabiola Vivas G.

se exhibe variedad de productos tales como: periódicos, revistas, tarjetas telefónicas, franelas, pinturas, etc.



Fig. 5. El comercio formal también invade la calzada....

1.3. Invasión del vehículo. El otro gran invasor de las aceras de Barrio Obrero es el vehículo (Fig. 6). La falta de estacionamientos, tanto para residentes como para comerciantes, obliga a muchos conductores a ubicar sus máquinas en las aceras. Nuestras ciudades crecen y con ello el tráfico automotor se convierte en la verdadera pesadilla de hoy. Bien lo comenta Samper (1997: 109):

“...a comienzos de siglo, el vehículo era una verdadera curiosidad, rodeado de novedad. Las ciudades eran pequeñas, caminables. Los autos eran costosos, no había vías adecuadas, conseguir gasolina no era fácil. La expansión de la ciudad, hacia el cielo, la periferia y el interior exige más autos y vías más anchas. La dependencia del vehículo público y pri-

vado es ahora total. Se ocupa entonces el espacio público que antes se destinaba a actividades de la comunidad. Se atropella al peatón, quien tiene que arriesgar su vida en las calzadas. El peatón pierde todos sus derechos.”



Fig. 6. Invasión de la acera por el vehículo

1.4. *Invasión por otros objetos.* Vallas de publicidad, restos de avisos, soportes, bases, etc. también están presentes en algunas aceras en calles de Barrio Obrero constituyendo un peligro cuando toman desprevenido al peatón. Se encontraron igualmente *casetas telefónicas*, mal ubicadas, las cuales ofrecen el servicio público telefónico por una parte, y por la otra, funcionan como escenario para la venta y alquiler de tarjetas para la telefonía pública y privada que demanda el transeúnte.

2. Transformaciones en fachadas y retiros de frente

Durante los recorridos peatonales por las calles de Barrio Obrero se hicieron algunos reconocimientos sobre las numerosas transformaciones realizadas en fachadas, tanto de viviendas originales del barrio como en viviendas modernas y contemporáneas. También se apoya este trabajo en la tesis doctoral de la Arq. Dulce Marín (2005) quien documenta muy bien, la metamorfosis del sector y hace un reconocimiento exhaustivo de las diferentes tipos de intervenciones al patrimonio edificado del barrio. El fenómeno principal

Fabiola Vivas G.

estudiado por Marín es la “reutilización de la arquitectura” en el Barrio Obrero, que en el caso que nos ocupa es muy importante porque estas “mutaciones arquitectónicas”, unas veces de carácter epidérmico y otras que alcanzan modificaciones formales y funcionales, se proyectan al exterior repercutiendo muchas veces negativamente en el peatón y la ciudad en general (Fig.7). Como lo afirma Marín (Ibid.: 265) “el aumento de este tipo de intervención y su clandestinidad, ha traído consigo un desenfreno en las respuestas arquitectónicas”. Las fachadas son parte del escenario de la calle que contribuye a dar carácter de recinto a ésta, al igual que los elementos arquitectónicos espaciales y naturales que aunque son de propiedad privada, forman parte y contribuyen a conformar el espacio público.



Fig. 7. Algunas intervenciones en fachadas afectan al peatón.

En Venezuela se encuentran grandes vacíos en materia de legislación del espacio público, así como de lineamientos particulares sobre la reutilización. En países como Colombia, consideran parte del espacio público elementos tales como cubiertas, fachadas, paramentos, pórticos, antejardines, cerramientos y por tanto, están regulados. “De igual forma se considera parte integral del perfil vial, y por ende del espacio público, los antejardines de propiedad privada”. (Decreto 1504, 1998, Art. 5)

Los cambios de uso, bien sea de forma parcial o total en las viviendas del barrio, conllevan la mayoría de las veces a modificacio-

nes que afectan el espacio público inmediato, que en este caso son las aceras del sector. Las transformaciones más notorias y que afectan la imagen urbana son el crecimiento de la vivienda sobre el retiro de frente. Se eliminan jardines para construir garajes, y atender las necesidades de la familia (por razones de seguridad). De igual manera, se realizan cambios en las fachadas para adaptar las edificaciones a los nuevos usos, generalmente de tipo comercial o recreacional. Cuando Barrio Obrero se construye, el vehículo no era el principal actor de la ciudad y dichas viviendas no fueron diseñadas con estacionamiento, éstos se estacionaban en la calle. Las soluciones arquitectónicas que se ofrecen son en su mayoría de baja calidad espacial.

3. Falta de mantenimiento

El mal estado de aceras y calzadas es notorio en la mayoría de las calles de Barrio Obrero, muchas de ellas inaccesibles e inseguras para su circulación. El peatón debe evadir constantemente obstáculos como basura, materiales y desperdicios de construcción, pavimentos fragmentados, huecos, entre muchos otros. En la última década, este tema ha sido recurrente en las crónicas urbanas de la prensa local.

C. Barrio Obrero y los comportamientos incívicos de los habitantes

En esta sección se agruparon las *patologías sociales* encontradas en las calles del Barrio Obrero. El origen de éstas se encuentra principalmente en el comportamiento incívico de sus habitantes.

1. Contaminación visual y sonora

Las vallas publicitarias invaden el paisaje urbano en el sector, contaminando visualmente el ambiente que transitan peatones y conductores. Distraen la atención de conductores y ocultan tras de sí la morfología arquitectónica, que podría ser atractiva para el ciudadano y contribuir a crear identidad urbana y fortalecer lazos de apego con su ciudad. Los graffiti no podían faltar en este sector, compitiendo en muchas calles con las vallas publicitarias.

Es de esperarse igualmente que con el incremento del tráfico también se aumenta la contaminación sonora, la cual aunada a la

Fabiola Vivas G.

venta de música por parte de vendedores ambulantes crean una atmósfera poco atrayente para peatones y vecinos del sector (Fig. 8)



Fig 8 . Este graffiti evidencia la molestia de los vecinos

2. Tráfico intenso

Barrio Obrero se ha convertido en el nuevo corazón de la ciudad, razón por la cual el tráfico automotor se ha incrementado notoriamente afectando la calidad de vida de sus moradores y visitantes. Funciona como un centro comercial abierto y lugar de encuentro de jóvenes y “adultos contemporáneos”, quienes se apropian de sus calles para lucir sus autos (“tunning”) y motos, así como para socializar con sus pares. Si bien esta actividad podría ser vista como una potencialidad del sector, y de hecho le da vitalidad, los comportamientos sociales que la acompañan reclaman de los peatones mayor control, llegando a proponer “eliminar la circulación vehicular en Barrio Obrero”.

3. Privatización de la calle

Uno de los fenómenos más notorios en las ciudades hoy en día ante la inseguridad, es la privatización del espacio público. En el

caso de Barrio Obrero este fenómeno se expresa de variadas formas. Por una parte, los vecinos se “encierran” física y socialmente, buscando refugio en sus áreas privadas. En sectores de mayor uso residencial, se encontraron calles controladas por vigilancia privada (Fig. 9). Y por la otra, se hallaron huellas visibles de personalización en aceras frente a locales comerciales.



Fig 9. Vigilancia privada en sector del Barrio Obrero

Las patologías previamente descritas permiten señalar que las calles de Barrio Obrero están dejando de cumplir las funciones que les corresponde como espacio público que son: facilitar la circulación para ir a alguna parte y el pararse para estar, existir en un lugar. Es notorio el deterioro de éstas en todos los sentidos, desde su concepción hasta su uso y administración actual.

Diagnóstico: agorafobia urbana

El estado actual y uso que se hace de las calles del Barrio Obrero indican claramente que este vecindario padece de *agorafobia urbana*. La pregunta obligada es: ¿Qué pasó con este barrio? Su condición de barrio residencial se sustituye progresivamente por el de comercial y recreacional. Barrio obrero de día es el principal centro comercial abierto de la ciudad y de noche, es el barrio festivo de San Cristóbal. Sus principales usuarios diurnos son adolescentes, jóvenes y adultos. Quedan excluidos los niños y las personas de la

Fabiola Vivas G.

tercera edad. Los visitantes nocturnos más notorios son los jóvenes, presentes en calles y todo tipo de locales (cines, bares, discotecas, restaurantes, etc.) y para quienes este sector forma parte de su identidad social urbana.

El estudio de la patología del espacio público de la ciudad y en particular del Barrio Obrero permite señalar que están emergiendo varios fenómenos que requieren urgente atención por el impacto que estas lesiones ocasionan en la vida pública, así como en el desarrollo de la propia ciudadanía de los sancristobalenses.

Se podría concluir, por ahora, que Barrio Obrero padece de *agorafobia urbana*, enfermedad de reciente aparición en la ciudad latinoamericana y que también comienza a manifestarse en Europa. (Borja y Mauxí, 2003) La agorafobia es la fobia a los espacios abiertos y la agorafobia urbana es la enfermedad producida por la degradación o la desaparición de los espacios públicos integradores y protectores, a la vez que abierto a todos. La agorafobia urbana identifica vialidad con espacio público y seguridad con privatización. (Borja y Mauxí, 2003)

En síntesis, los síntomas y signos que se evidencian actualmente en las calles del Barrio Obrero son:

- a) Ruptura del orden cotidiano debido a conflictos múltiples de los vendedores ambulantes que impiden la circulación peatonal o vehicular.
- b) Degradación de la calle ocupada por presencias que restan valor al entorno donde se ubican, desmantelamiento de su equipamiento, deterioro de materiales, uso inadecuado de aceras y calzadas por invasión por parte de comerciantes formales e informales, vehículos, así como por el comportamiento incívico de algunos ciudadanos.
- c) Exclusión del ciudadano común y corriente del espacio público, para dar paso a vendedores ambulantes de todo tipo de productos.
- d) Dominio de la estética de lo excesivo, lo abigarrado.

La agorafobia urbana conduce a *ciudadanías de baja intensidad* (Rabotnikof, 1993, citada en Guzmán, C, 1998) que es lo que se comienza a constatar en el barrio en estudio, condición a su vez contraproducente con las dimensiones humanas de la ciudad que se quiere construir. Sin embargo, no todo está perdido en el Barrio obrero, donde sus calles poco *sensibles*, en tanto no atienden las necesidades básicas del ciudadano *y antidemocráticas*, por dificultar su accesibilidad y control; hay que reconocer que éstas todavía son altamente *significativas* para la población en general, quienes

las recuerdan y relacionan con su vida social urbana. Esta última condición hará más fácil su recuperación.

Para combatir este mal, son numerosas las experiencias positivas que se pueden mostrar. Las autoridades colombianas han diseñado e implantado estrategias para lograr el respeto a la vida, a la seguridad, y la posibilidad de desplazamiento y movilidad de forma segura, como ejercicio de la convivencia pacífica, de todos los integrantes de la sociedad. Especialistas en el tema como Bordi y Mauxí, (2003) insisten que, aunque parezca paradójico, para la “agorafobia “securitaria” que teme los espacios públicos abiertos hay que oponer más espacios públicos, más lugares abiertos de intercambio entre diferentes.

Son muchas las interrogantes que surgen a partir de los resultados obtenidos hasta ahora, ¿Qué significa todo esto para la ciudad? ¿Por qué ocurre? ¿A qué se debe? ¿Qué implicaciones tiene? Queda pendiente un análisis más profundo que permita aproximarnos a la esencia de los fenómenos que apenas se esbozan en este artículo.

Para concluir nos suscribimos a las reflexiones del muy conocido urbanista catalán Jordi Borja y la argentina Zaida Mauxí cuando se refieren a que construir la ciudad del siglo XXI significa:

“(...) tener un proyecto de ciudadanía, ampliar los derechos de tercera generación, el derecho al lugar y a la movilidad, a la ciudad refugio y a la identidad legal, al autogobierno y a la diferencia, a la igualdad jurídica de todos los residentes y a la proyección exterior de la ciudad como entidad política abierta. (...) Ser ciudadano es el derecho a sentirse protegido, pero también la libertad de vivir la aventura urbana”. (2003:131)

Bibliografía

- Bordi, Jordi y Mauxí, Zaida, 2003: *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*, Barcelona: Electa.
- Carr, Stephen y otros, 1995: *Public Space*, Cambridge: University Press.
- Colasante, Carmen, 2003: *Imagen, Mobiliario Urbano e Identidad*, Mérida: Universidad de Los Andes, Facultad de Arquitectura y Arte y Programa de Desarrollo Urbano Local, Consejo de Estudios de Postgrado, Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico.
- Fondo de Previsión Vial, Colombia: *Orientaciones para la Educación en Tránsito y Seguridad Vial*, en <http://www.educacion-vial.com.co/orientacion/htm/prologo.htm>.

Fabiola Vivas G.

- Guzmán, Cárdenas, Carlos Enrique, 1998: "Las Nuevas Síntesis Urbanas de una Ciudadanía Cultural. (La Ciudad como Objeto de Consumo Cultural)" en *Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura, OEI, 1997-1998*. <http://www.campus-oei.org/cultura.htm>.
- Jacobs, Jane, 1983: *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.
- Lang, Jon, 1994: *Urban design. The American Experience*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lankshear, Collin y Knoebel, Michele. 2000: Problemas asociados con la metodología de la investigación cualitativa, Vol. XII, número 87, s/c, s/e.
- Marín, Dulce, 2005: *La Reutilización de la Arquitectura. Construir sobre lo Construido en el Barrio Obrero. San Cristóbal, Venezuela*, Tesis de doctorado en arquitectura, España: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid.
- Peters, Paul, 1981: *La Ciudad Peatonal*. Barcelona: Gustavo Gili.
- PPS Projects for Public Spaces, 2001: *How to Turn a Place Around: A Handbook for Creating Successful Public Spaces*, New York: Project for Public Spaces, Inc.
- Samper, German, 1997: *El Recinto Urbano. La Humanización de la Ciudad*, Bogotá: Fondo editorial Escala.