

Venezuela es uno de los países de América Latina más urbanizado y con una renta per-cápita que durante décadas lo ha ubicado entre los países más ricos del subcontinente, esto es, ha dispuesto de recursos muy importantes para intervenir decididamente sus ciudades ya que en ellas habita un altísimo porcentaje de su población.

Sin embargo, sus ciudades han acumulado un retraso importante en relación con las intervenciones urbanas realizadas en muchas ciudades latinoamericanas en las últimas décadas; se ha invertido en ellas pero no en construir urbanidad, en favorecer entre otros la movilidad en colectivo y la creación de espacialidad pública.

La ciudad venezolana luce soslayada por las administraciones públicas en sus distintos niveles central, regional y local.

La perseverancia de la primacía del modelo suburbano sobre el urbano, la centralización de la hacienda local, el desencuentro social –que caracteriza las ciudades latinoamericanas-, el enfrentamiento político ideologizado, la indecente perseverancia de una movilización apoyada en un combustible fósil altamente subsidiado, la alta criminalidad en las ciudades, ha conllevado a un debilitamiento de la acción local para enfrentar los grandes problemas acumulados de la ciudad.

En esta ponencia se explicará de manera indicativa pero cuantitativa esos problemas que enmarcan el hacer urbano en nuestras ciudades venezolanas, y que las caracterizan:

- por ser profundamente desigual: mayormente habitada por pobres urbanos (60-70%), aunque los hogares pobres, o con necesidades básicas insatisfechas, cayeron de 28,9 a 23,4 por ciento, y los indigentes se redujeron de 10,8 a 9 por ciento en los últimos 5 años;
- preeminencia de una cultura automotor altamente contaminante, cuestionada en los foros internacionales desde hace ya décadas;
- impregnada de fuertes contradicciones como consecuencia de esta cultura energética que frena el desarrollo de sistemas de transportes alternativos y menos contaminantes;
- ausencia de políticas urbanas y de transporte coherentes;

- desorientación política institucional en materia urbana; fragilidad institucional (debilitamiento de la institución);
- re-centralización de la administración pública y de la hacienda local; pérdida de las competencias locales en el ámbito municipal;
- espacialidad pública no desarrollada en la llamada ciudad formal y muy limitada en la ciudad auto-construida;
- abandono de la construcción de urbanidad en las barriadas; etc.

Nos encontramos en consecuencia ante ciudades “en suspenso”, ciudades “en espera”, ciudades “soslayadas”.

En ese contexto se mostrará una experiencia reciente de urbanismo operacional sobre una importante avenida de la ciudad de Maracaibo (1,8Mhab) –segunda ciudad del país- llevada a cabo en el año 2011, y que sigue en curso, donde quedarán en evidencia los problemas antes enunciados a través de este caso concreto.

En efecto en marzo 2011, la Alcaldesa de Maracaibo nos invitó a participar en la Avenida Bella Vista (6km) a fines de llevar a cabo una intervención urbana en materia de transporte que pudiera estar inaugurada en el mes de noviembre, en las fechas del encendido navideño de las luces de esta avenida –única de la ciudad que se interviene con ese motivo-.

Es a través de nuevos conceptos, extremadamente básicos, de bajo costo en su construcción, de rápida ejecución y replicabilidad, y susceptibles de ser removidos ulteriormente que se procedió a intervenir la avenida adaptándose a la fragilidad institucional y financiera de la municipalidad, y a los tiempos políticos electorales locales.

La ponencia pone en evidencia la crisis de la ciudad venezolana y las limitaciones locales para llevar a cabo un urbanismo operacional que mitigue los efectos de la misma.