

La vida urbana moderna: Violencia y humanización¹

JORGE ROJAS HERNANDEZ*

TENSIONES DE LA VIDA URBANA

En la literatura existen diferentes análisis y concepciones sobre el significado que tiene la ciudad y el urbanismo en la vida de los individuos y en la evolución de las sociedades humanas. La historia de las ciudades es algo fascinante, encierra misterios, interrogantes. Las ciudades son verdaderos testimonios históricos de la forma como se ha organizado la vida a través de los siglos en los diferentes continentes y territorios. Muchas veces parte de la ciudad desaparece, es destruida por una guerra y los vencedores construyen o reconstruyen colocando su sello especial en los diseños, como ocurrió con la ocupación territorial durante la conquista de América.

Algunos autores se refieren a las peculiaridades de las ciudades antiguas, a las ciudades políticamente autónomas de la Edad Media en Europa, especialmente en Italia (Sjoberg, 1988: 11). Otros autores hablan del carácter clasista y capitalista de las ciudades modernas (Singer, 1988: 27; Sombart, 1988: 76-87). Mientras otros autores ubican al urbanismo en el contexto de procesos ecológicos (McKenzie, 1988: 105-117). Muchos autores reconocen en el urbanismo un modo de vida típicamente moderno,

¹ Este artículo forma parte del proyecto de investigación "Jóvenes en el mundo moderno", apoyado por la Dirección de Investigación de la Universidad de Concepción (DIUC97.173.006.10).

*JORGE ROJAS HERNÁNDEZ: Universidad de Concepción, Centro EULA-Departamento de Sociología.

impulsado especialmente a partir de la revolución industrial que agrupó grandes masas de individuos en torno a la producción y atrajo a los campesinos a las ciudades, donde se prometía progreso social y cultural. En este sentido se hablará de la fuerza integradora de la ciudad (Germani, 1988: 287-316), pero también de la segregación y marginalización espacial de los pobres (Quijano, 1988: 340-365; Nun, 1988: 366-398). Trabajos más recientes se refieren a los procesos de globalización de las sociedades y ciudades, de la organización en redes informáticas de las ciudades y de la vida (Castells, 1996).

El destacado sociólogo alemán George Simmel hizo importantes aportes al estudio de la vida moderna y al significado de la vida urbana, al impacto de la metrópoli sobre el individuo. En una conferencia dictada en 1902 se puede leer:

La indiferencia y reserva recíproca y las condiciones de vida intelectual de círculos muy grandes nunca se dejan sentir con mayor fuerza en el individuo –en tanto que impacta a su independencia– que cuando se encuentra en lo más espeso de una multitud metropolitana. Esto se debe a que la proximidad corporal y la estrechez del espacio hacen más visible la distancia mental.

Es obvio que el anverso de esta libertad sea bajo ciertas condiciones, el hecho de que en ningún lugar se llega a sentir tanto la soledad y la desubicación como entre la multitud metropolitana. Ya que aquí como en otras situaciones no resulta necesario que la libertad del hombre se vea reflejada en su vida emocional o en su confort (Simmel, 1988: 56).

Para Simmel las grandes ciudades representaban las sedes más importantes del intercambio monetario y, por lo mismo, propiciaban la mercantilización de las cosas y de la vida social de manera más impresionante y radical que las pequeñas localidades. Las ciudades serían –según este autor– ante todo sedes de la más alta división económica del trabajo. Nuestras ciudades latinoamericanas –especialmente las desorbitadas megametrópolis– están muy impregnadas de este espíritu mercantil.

Otro gran estudioso de nuestra época, Henri Lefebvre, al referirse a la gran ciudad de la sociedad urbana, surgida de la industrialización relataba algunos aspectos negativos y positivos sobre la calle:

No se trata únicamente de un lugar de paso y de circulación (la calle), la invasión de automóviles y la presión de su industria, es decir, del lobby del auto, han convertido al coche en su objeto piloto, al aparcamiento en una obsesión, a la circulación en un objetivo prioritario, y todos ellos en su conjunto en destructores de toda vida social y urbana. Muy pronto será necesario limitar, no sin dificultades y estragos, los derechos y poderes del auto.

¿Un lugar de encuentros?, quizá, pero, ¿qué encuentros? Aquellos que son más superficiales. En la calle se marcha unos junto a otros, pero no es lugar de encuentros. En la calle domina el “se” (impersonal), e imposibilita la constitución de un grupo, de un “sujeto”, y lo que puebla es un amasijo de seres en búsqueda... ¿De qué? El mundo de la mercancía se despliega en la calle. La mercancía que no ha podido limitarse a los lugares especializados, los mercados (plazas, abastos), ha invadido toda la ciudad...

... La calle, sucesión de escaparates, exposición de objetos en venta, muestra cómo la lógica de la mercancía va acompañada de una contemplación (pasiva) que toma el carácter y la importancia de una estética y de una ética. La acumulación de objetos es paralela a la de la población y sucede a la del capital; adopta la forma de una ideología escondida bajo la forma de lo legible y lo visible, y que, a partir de ese momento, parece la propia evidencia. Es por ello por lo que puede hablarse de una colonización del espacio urbano, colonización que se lleva a cabo en la calle a través de la imagen de la publicidad y el espectáculo de los objetos: a través del ‘sistema de los objetos’ convertidos en símbolos y espectáculo. Perceptible a través de la modernización de las calles antiguas, la uniformización del marco circundante reserva para los objetos (mercancías) aquellos efectos de colores y de formas que los hacen atractivos. Así cuando el poder permite que se realicen en la calle mascaradas, bailes, festivales folklóricos, etc., se trata de una apariencia caricaturesca de apropiación y de reapropiación del espacio. En cuanto a la verdadera apropiación, la ‘manifestación’ efectiva, es combatida por las fuerzas represivas, las cuales imponen el silencio del olvido (Lefebvre, 1988: 476-477).

Este texto de Lefebvre escrito a comienzo de la década de los setenta tiene plena validez actual, especialmente en nuestro país. El autor, en ese

entonces, ya hablaba de “crisis urbana” al analizar los graves problemas urbanos que afectaban a los países industrializados. En el caso de Chile, el “boom” económico se ha traducido en una apropiación violenta, casi salvaje, del suelo. Se le apropia en extensión, en altura y las calles. Lo viejo o antiguo se desprestigia y desvaloriza y da paso a lo “nuevo”, gigantesco y agresivo como el capital financiero. El urbanismo modernizador y privado se apropia de los espacios, rompiendo los lazos y comunidades barriales, para dejar al individuo solo, atrapado en medio de la velocidad de los vehículos que se desplazan ininterrumpidamente y la altura imponente, casi religiosa, de los nuevos edificios. Muros, puentes y altas construcciones rompen el medio natural y la comunicación humana.

Las ciudades se organizan conforme evoluciona la vida de la sociedad, son un reflejo de lo que somos. Si somos bárbaros tendremos una ciudad salvaje, si somos civilizados tendremos una ciudad más humana; si somos represivos tendremos una ciudad prohibitiva, con exceso de controles y toques de queda...; si somos autoritarios tendremos una ciudad dura en su edificación; si somos consumistas tendremos una ciudad de transacciones comerciales; si somos desconfiados tendremos una ciudad llena de sospechosos, alarmas, rejas y muros elevados, si estamos socialmente muy divididos tendremos una ciudad espacialmente segregada y violenta; si tenemos conciencia ambiental tendremos una ciudad sustentable; si, por el contrario, somos arrogantes y autocomplacientes arrasaremos con las construcciones antiguas de valor histórico, colocando en su lugar gigantescos edificios bancarios, donde se instala el capital como un dios inalcanzable... Las ciudades cambian conforme cambian los tiempos y las épocas. En otras palabras, la configuración de la ciudad depende del perfil y orientación que tiene la actividad económica, social, política y cultural de la comunidad que vive en ella. Depende, en definitiva, del tipo de intereses y modelo de desarrollo que se imponga.

La ciudad actual concentra en su seno todos los problemas de la sociedad moderna: congestión vehicular, contaminación, estrés de la velocidad, de la incomunicación y de la imposibilidad de avanzar y llegar a tiempo al punto de la ciudad o de la meta, anonimato e indiferencia en las relaciones, lucha por el espacio, lucha de los inmobiliarios, de los jóvenes por espacios propios para encontrarse y desarrollarse; lucha de los ancianos para ser respetados en sus movimientos lentos y cuidadosos de desplazamiento por las calles, en sus afanes por encontrar asientos libres para descansar su cuerpo y contemplar

los árboles, pájaros y paso de la gente; lucha de los niños por encontrar espacios para jugar y correr, sin el peligro de ser atropellados o asaltados. La lucha de los artistas, del arte, por establecerse en la ciudad. Los afanes de los urbanistas que ven con alarma crecer la ciudad anárquicamente, transformándose en ingobernable e inhumana, sin poder hacer mucho por evitarlo. El sueño de los románticos que buscan rincones acogedores en la ciudad para pensar, sentir, amar, unirse a otros y ser humanamente en la comunidad. También existen estos lugares de encuentro e identidad en las ciudades, incluso en las más grandes y feás. La identidad propia, la personalidad de una ciudad es fundamental para el anclaje creativo y comprometido de sus habitantes con su territorio.

LA CIUDAD DE CONCEPCION

La ciudad de Concepción experimenta los síntomas de una ciudad en proceso de transición: de ciudad mediana a ciudad metropolitana. Cuando llegué a Concepción y preguntaba por una dirección, siempre se me respondía “queda a diez minutos...” de aquí. Yo respiraba tranquilo y pensaba: aquí puedes caminar la ciudad o podría recorrerla en bicicleta, como muchas ciudades europeas modernas. Pero con el tiempo me di cuenta que los “diez minutos” pasaban demasiado rápido y que no alcanzaba a llegar al punto meta de la ciudad. En realidad, los “diez minutos” correspondían a un criterio provinciano de calidad, de lo que la ciudad un día fue..., antes de que las calles se abrieran a los transportes gigantescos cargados de mercaderías de todo tipo y antes que el penquista descubriera la comodidad del automóvil, ese milagroso aparato de cuatro ruedas que nos desplaza sin que nos movamos y que se ha transformado en el símbolo individual y agresivo del éxito económico del país.

CRECIMIENTO EN DESARMONIA CON SU ENTORNO NATURAL

Probablemente su carácter histórico de ciudad “frontera” y de metrópoli regional hicieron que Concepción volviera sus espaldas a su entorno natural. Como ciudad “frontera” tenía que defenderse, expandirse y ganar posicio-

nes en el territorio más amplio encomendado. Probablemente ello explica también su “encierre”, su falta de apertura, su vida segmentada en círculos familiares o grupales cerrados.

El río Bío Bío, factor natural estructurante de la vida económica, social y cultural de la región, no está incorporado en el paisaje ni en la vida de la ciudad. Está oculto a los ojos de los ciudadanos, excluido como los pobres, seguramente porque sus aguas arrastran los desechos de la región, no dignos de ser vistos. Por otro lado, los bosques, factor primordial de la vida económica, salvo el cerro Caracol, no forman parte de la ciudad, no existen accesos públicos. Y las lagunas, privatizadas en gran parte, tampoco se encuentran incorporadas plenamente a la vida ciudadana.

La ciudad ha roto con su entorno natural, con lo que se ha negado a sí misma los elementos que deberían constituir su identidad central: el agua, el río, los bosques, sus humedales, su enorme diversidad natural y, por cierto, su gente. ¿De qué se nutre la ciudad?, ¿de dónde obtiene su identidad? Una ciudad construida demasiado artificialmente deja sin raíces a sus habitantes. El ser humano es parte de la naturaleza y como tal necesita de ella para realizarse y ser feliz.

Las ciudades, en tanto que aglomeraciones humanas, necesitan generar identidad, necesitan llamar la atención, atraer el interés de sus ciudadanos diversos. Concepción debería abrirse a su entorno, abrirse al río Bío Bío, a los cerros verdes, a sus lagunas, a sus árboles y bosques, siguiendo, además, su curso natural hacia el océano Pacífico. Ello está planteado en la estrategia futura de reordenamiento territorial en torno al río Bío Bío, que impulsa el gobierno regional. Sin embargo, el crecimiento urbano desordenado, en muchos casos dejado al azar del mercado, dificulta reestablecer la armonía de lo urbano con el sistema natural.

SEGREGACION SOCIO-TERRITORIAL

La morfología urbana de Concepción –siguiendo una tendencia nacional– es socialmente segmentada y segregada. La división social del territorio urbano se ha profundizado. Han surgido nuevos barrios para sectores sociales de altos ingresos, los que cada vez se alejan más de los “peligros”, ruidos e inseguridad que les provocan los barrios urbanos tradicionales o pobres. Estos sectores sociales buscan reconciliarse con la naturaleza, con lo

que expanden los ya alargados brazos de la ciudad, generando nuevos problemas y demandas de urbanización, lo que a su vez exige nuevos recursos. Los pobres avanzan muy precariamente en su proceso de integración y mejoramiento socio-espacial. Sus problemas de segregación traspasan los límites de los problemas propiamente urbanos, pero sin duda se encuentran sumergidos —a pesar de los esfuerzos del municipio y del Estado— en la periferia precaria y frágil de la ciudad. La segregación socio-territorial atenta contra el desarrollo armónico e integrado de ésta. Los pobres pertenecen también a la ciudad. Muchos de ellos trabajan en la ciudad, la asean o cuidan los autos. Merecen un lugar en ella, para lo que se debe invertir más en ellos, buscando soluciones integrales a sus históricos problemas de exclusión.

LA VIOLENCIA URBANA

Buses y colectivos invaden a toda hora las calles de la ciudad y sus redes interurbanas. Concepción no es una excepción. Es sabido que las grandes ciudades chilenas cuentan a lo menos con un tercio de exceso de transporte colectivo, así como también es un hecho que los particulares utilizan desmesuradamente el vehículo para desplazarse en todas las direcciones posibles. La vida urbana se ha motorizado violentamente, creciendo año a año la cantidad de nuevos vehículos que se incorporan a las estrechas y congestionadas calles y carreteras, luchando por la conquista de los espacios, arrinconando y expulsando cada vez más a los transeúntes de los espacios urbanos.

Pero lo que peor funciona es el “mercado” de pasajeros. Si el mercado fuese perfecto a ciertas horas del día, en que desfilan vacíos los buses y colectivos, deberían bajar considerablemente los precios como consecuencia del exceso de oferta de traslado... O bien, como sería lógico y racional, debería disminuir considerablemente la cantidad de buses y colectivos en circulación. Pero ello no ocurre, lamentablemente... El mercado criollo funciona conforme a las leyes provenientes de la “mentalidad” o cultura local (por lo demás, así funciona en todo orden de cosas, no sólo en el transporte). Es un mercado cautivo y clientelar, “populista”, con velocidades distintas e intersticios múltiples.

Aparte del ostensible exceso de vehículos de movilización colectiva, que

congestiona, contamina y torna más estresante la vida en la ciudad, la velocidad incontrolada a la que a menudo se desplazan atenta peligrosamente contra la vida y seguridad de las personas. Sólo basta escuchar todos los noticieros radiales o leer la prensa local para darse cuenta del desorbitado número de accidentes que ocurren en las calles, en las que resultan implicados vehículos de la movilización colectiva y los que, por lo general, terminan ocasionando daños irreparables a transeúntes o pasajeros, en muchos casos, con pérdida de vidas.

Nos enfrentamos realmente a un sistema “salvaje” de traslado de pasajeros, salvaje como el capitalismo impuesto bajo la dictadura militar. La lucha por conseguir un pasajero y, de esta manera, aumentar los ingresos, suele tener consecuencias nefastas, las que van desde los golpes o caídas interiores producto de los movimientos o frenadas bruscas, inesperadas, hasta las heridas o muertes infligidas por accidentes trágicos. Estos accidentes ocurren incluso en el radio más céntrico de la ciudad, donde se supone que existe mayor control, semáforos, indicaciones y donde el volumen del tráfico hace prácticamente imposible correr a exceso de velocidad. La “guerra” del transporte crea caos, desorden, catástrofes y conflictos en la convivencia ciudadana. La ciudad se transforma en un lugar hostil para la gente, un lugar poco atractivo, donde no dan muchos deseos de ir ni de permanecer mucho tiempo, un lugar, además, inseguro, donde se va porque se está obligado. Esta “caza” del pasajero es paralela a la forma como se captura el recurso marino o forestal.

La lucha por “cazar” pasajeros es el producto de la llamada competencia. El sistema –en sí perverso– de basar la remuneración del chofer en el corte, es decir, en la cantidad de boletos vendidos, condiciona esta carrera loca por las calles para adelantar otros buses vacíos, competidores que hay que dejar atrás como sea, a cualquier precio, incluso arriesgando la vida de los pasajeros. Esta irracionalidad no se explica tanto desde el comportamiento de los choferes como de la lógica inherente al sistema de corte, especie de trabajo a destajo observable en otras actividades económicas. De seguro de que si se promedia lo que un chofer gana al mes con este sistema y, en cambio, se le determina un salario fijo, equivalente a dicho promedio, la situación en las calles cambiaría rápidamente, disminuyendo accidentes y atropellos. Es una barbarie increíble e incomprensible –en un país que aspira a modernizarse civilizadamente– que ocurran tantos accidentes callejeros en las ciudades, incluida Concepción.

Otro factor importante que ayuda a explicar el “salvajismo” imperante en las calles, se relaciona directamente con la escasa significación que tiene, hoy en día, la persona en la sociedad. El individuo-masa que caracteriza al tipo de persona –consumidor anónimo– impuesto culturalmente en la llamada sociedad del mercado, impregna fuertemente la conducta de los individuos-conductores. Por un lado, tenemos individuos anónimos, especie de meros consumidores masificados y, por otro lado, tenemos un grupo de individuos sumamente agresivos, que se abren paso en la sociedad sin considerar los medios ni pesar las consecuencias de sus actos frente a terceros. En una sociedad de mercado, de esta naturaleza, el otro no existe, o mejor dicho, no importa, no es reconocido como persona ni sujeto. La sociedad se transforma en un conjunto de individuos autorreferidos, individuos sin sociedad.

El respeto al “otro” desaparece, se diluye en la competencia sin reglas, donde todo está permitido, incluso destruir al competidor. Aquí nos enfrentamos a un grave problema cultural, de difícil solución. Por lo general, las autoridades políticas quieren, de manera un tanto ingenua, resolver estos problemas sólo con algo de control, con el aumento de la vigilancia (instalación de cámaras), con multas y leyes. Por cierto que es necesario que existan reglas claras y control, pero en el fondo lo que se necesita urgentemente es un cambio cultural, que coloque en el centro el respeto a la persona, el respeto al patrimonio común, el respeto a la vida y al derecho del otro a tener su espacio y libertad en la sociedad y en la ciudad.

La ciudad de Concepción –así como otras ciudades del país– necesita un nuevo sistema de movilización pública, llámese tren urbano o tranvías, combinado con buses que ordene y racionalice el tráfico; necesita un sistema pensado para el futuro, que ponga fin a esta “guerra” absurda de buses interminable. Un sistema moderno que, siendo rápido, ecológico y expedito, cuente con alta capacidad, comodidad y seguridad para trasladar a las personas a los diferentes puntos de la ciudad y otras localidades. El sistema debe abarcar la región metropolitana y todas las comunas aledañas que se encuentran interconectadas. Las autoridades de la ciudad de Concepción consideran con mucha seriedad estos problemas y se encuentran estudiando las mejores soluciones urbanas. Las soluciones, sin embargo, no son simples, sobre todo porque hay que tomar en cuenta la opinión e intereses de diversos grupos sociales involucrados en el problema, así como instituciones del Estado.

La violencia urbana se manifiesta también en el estilo de construir, en la destrucción de los lugares públicos, en el dominio del interés privado inmobiliario. La segregación espacial genera violencia social, incrementa la delincuencia, especie de “guerra” no declarada por acceder al consumo o a algún bien. La violencia está en la raíz de la matriz cultural del modelo de sociedad vigente. Por cierto que es necesario condenar y superar la violencia en forma profunda, atacando sistemáticamente las causas que la provocan.

PERDIDA DEL CENTRO: DESPLAZAMIENTOS HACIA EL MALL

Junto a los problemas indicados anteriormente, se puede constatar que el centro de la ciudad ha perdido identidad y fisonomía, como consecuencia de los cambios económicos y culturales en marcha. Antiguamente el centro, sobre todo la plaza, constituía el punto fundamental de encuentro social, el lugar donde todas las personas de distintas edades se paseaban, se miraban, reconocían sus ropas, intercambiaban sonrisas, se presentaban, se conocían y establecían nuevas relaciones sociales; surgían nuevas amistades, nuevos amores, nuevas experiencias, recuerdos, anécdotas. En la plaza se construía parte importante de la vida social y cultural de la ciudad.

En la actualidad, el encuentro ha perdido significado. Las relaciones son más fugaces y superficiales. Incluso, los amigos se saludan rápidamente. Van al banco, apurados a cubrir un cheque o a hacer algún trámite. Los cafés se ven obligados a ofrecer nuevos productos para atraer a sus clientes. Pero ya en la tarde, cuando el sol se entra y cae la noche, las calles se quedan vacías, sin cuerpos ni alma. En algunas calles, la gente marcha apurada a casa, llenas de temores, mirando desconfiadamente, mientras salen los perros y algunos humanos a hurguetear la basura depositada en bolsitas plásticas en las calles. Es el ciclo de la vida urbana que sigue su curso.

El centro de la ciudad se ha identificado con las actividades económicas, con los bancos, oficinas privadas y públicas, aparcamientos, servicios, comercio, quioscos de diarios, supermercados, paraderos de buses y colectivos y vendedores de toda clase y productos. El centro se ha funcionalizado y se moderniza en este sentido, para servir a las relaciones comerciales que dominan la ciudad, como lo diría Simmel.

Más aún, al centro le ha salido un competidor desleal: el mall. La poca identidad ciudadana ahora quiere ser destruida o reemplazada por esta

pequeña ciudad virtual que es el Mall. El Mall, importado en nuestra cultura, aspira a constituirse en el lugar de la cultura desterritorializada. Un inmenso galpón iluminado, que concentra sintéticamente lo que hoy se entiende por moderno: ropas internacionales, escaleras automáticas, colores, vidrios, hermosas promotoras vendedoras de identidad, espectáculos artísticos, comidas chatarras bien presentadas y a todos los alcances sociales, cines, bancos, personas “bonitas”, casi sonrientes y alegres, no amargados y depresivos como en la vida cotidiana.

El Mall representa una pequeña “sociedad de mercado” ideal, en la que se puede ser feliz incluso sólo viendo los productos y portando bolsos y billeteras vacías. Es como vivir en la teleserie... sin ser actor ni productor. En este sentido, el Mall es transclasista, borra por minutos los pesados sellos de la discriminación y diferenciación social. El Mall va con la “mentalidad” de realizarse en el consumo, aunque sea virtualmente. Allí todos son iguales, casi familiares, cercanos sin tocarse ni hablarse, simplemente en un ir y venir sin compromisos, calentitos e iluminados. Aquí se reconstituye la nación individualista del consumo y la comunidad de masas, nación ampliamente desperfilada en la expropiación de lo público y la globalización.

El Mall está rompiendo aún más los espacios comunes de convivencia que otrora representó la plaza y el centro. Está rompiendo la relación pequeña, el contacto con el que vende, con el negocio familiar, ahora reemplazado por la relación anónima, mediada por la tarjeta de crédito, está también destruyendo al pequeño comercio, sus tradiciones y tejidos sociales.

Compleja tarea la de recuperar el centro para recrear identidad, pero es indispensable. Ello puede hacerse ampliando los espacios para la gente, los paseos peatonales, ampliando la oferta cultural, hermoseando sus casas comerciales, recuperando el tren que unía a Concepción con otras ciudades y lugares de la región y del país. Ello será posible con una mayor regulación del tránsito, no solamente electrónica, sino sobre todo mejorando la calidad de vida en las calles, humanizando la ciudad.

Las calles y la ciudad deben ser recuperadas para la gente, para los niños, para los adultos, para los jóvenes y los ancianos, para el comercio, para los que transitan a pie o en bicicleta. Sería una hazaña o una utopía recuperar la ciudad alcanzable en “diez minutos”, alejando el exceso de autos, buses y colectivos, los que –según estudios– no se justifican en su frecuencia ni cantidad. El principio es que la ciudad pertenece a los ciudadanos, para lo

cual se debe preguntar a éstos sobre su planificación y se debe, por lo tanto, rechazar toda forma de ordenamiento centralista.

La recuperación de la ciudad para los ciudadanos pasa por la existencia de un municipio fuerte, con recursos y capacidades de decisión sobre todos los asuntos urbanos que competen a la vida de sus habitantes. El centralismo, ignorante de los intereses y problemas urbanos de la ciudad, no puede decidir sobre las veredas, puentes o licitaciones de calles. Sólo la sinergia ciudadanos y municipio puede saber lo que es mejor para su ciudad, para mejorar la calidad de vida. Necesitamos una ciudad democrática, una ciudad de los ciudadanos y para la gente.

HACIA UNA CULTURA URBANA DIAGONAL

La estructura de la ciudad es demasiado cuadrada, lineal y unidireccional. Esta estructura dificulta el acceso a la ciudad, evita los contactos, los encuentros transversales de las personas. Esta estructura impide ver la ciudad como un todo, divide infinitamente a la ciudad en cuadras, partes, manzanas y calles con rumbo fijo. Ello influye en la cultura, en la manera de pensar, en las conductas. Hay calles que se evitan.

En cambio, la diagonalidad abre la perspectiva, permite ver partes más grandes de la ciudad, permite entrar a la ciudad por la diagonal, cortar calles, encontrar otra gente, otras casas, otra arquitectura, otras esquinas, desarrolla otras perspectivas. La Universidad está vinculada a la ciudad por la Diagonal, una especie de gran puerta, amplia, con árboles y espacios generosos. Probablemente la idea era fusionar a la Universidad con la ciudad, para que ésta se alimentase de la ciudad y a su vez devolviera a sus hijos con proposiciones para mejorar la vida en la ciudad. Esta diagonalidad aún existe: las familias entran los fines de semana al campus universitario. La Universidad es parte de la ciudad, pero su saber se ha alejado de la ciudad. Reconstituir y ampliar los espacios de diagonalidad, para romper la cerrazón, sería un aporte importante generador de identidad ciudadana

La ciudad de Concepción, como otras ciudades, viven el desafío de transformarse en espacios culturales, reposicionados en su sistema natural, para enfrentar a un mundo globalizado, despersonalizado y destructor de identidad y diversidad cultural.

La ciudad de Concepción posee el tamaño y las condiciones como para

transformarse en una ciudad sustentable, un lugar agradable para vivir y convivir, un lugar próximo y en armonía con su entorno natural, una ciudad que dé espacio y reconozca derechos a sus habitantes, una ciudad hecha para sus niños, ancianos, jóvenes, hombres y mujeres, una ciudad amable para sus visitantes, para los que buscan en ella nuevas raíces y sentido existencial geográfico.

HUMANIZAR LAS CIUDADES

La racionalidad economicista y consumista que avanza en el mundo globalizado impacta profundamente la vida y estructura de las ciudades. Las metrópolis del norte y del sur del hemisferio son amenazadas por procesos de ruptura social que dividen a los ciudadanos en diferentes categorías sociales, según el lugar donde habiten y los bienes que poseen. Algunas metrópolis sufren fuerte deterioro de sus centros y de sus periferias, mientras los sectores más acomodados levantan sus residencias en lugares apartados. La marginalidad social alimenta el desarrollo de la violencia urbana, la que en muchos casos se cobija precisamente en los lugares públicos “abandonados” o depreciados por las políticas de urbanización de corte economicista. El urbanismo privatizador contribuye a desvalorar los lugares públicos. Se requiere fundar una “nueva ética de la ciudad al servicio del hombre..., humanizar las ciudades, convirtiéndolas por su urbanismo en promotoras de ciudadanía y de mestizaje de culturas...” (Sachs-Jeantet, 1996).

De las ciudades surgen también los movimientos sociales urbanos, sobre todo en Europa en la década de los ochenta y noventa, con alguna repercusión en América Latina. Los ciudadanos toman progresivamente posicionamiento y conciencia del lugar en que viven, donde echan raíces profundas: establecen relaciones sociales, educan a sus hijos, generan redes de cooperación, regulan la circulación de los vehículos, organizan fiestas y actos vecinales. En la Europa actual las ciudades constituyen verdaderos referentes ciudadanos generadores de cultura e identidad. La lucha por incrementar la calidad de vida ha transformado a las ciudades, estableciendo claramente límites de los espacios territoriales. Así por ejemplo los barrios residenciales se adaptan cada vez más a las exigencias de tranquilidad, seguridad y paisaje armonioso de los habitantes. Organizaciones vecinales, movimientos de barrios luchan por humanizar el rostro de las ciudades.

Hacer ciudad es construir lugares para la gente, para andar y encontrarse. Es hacer comercios y plazas, restaurantes y cines. En la calle. Las vías sólo sirven secundariamente para los vehículos. Para los públicos primero. Luego nada. Luego los privados. La ciudad es, ante todo, un conjunto de espacios públicos rodeados de edificios y de árboles... Una ciudad democrática es una ciudad visible, con referencias físicas y simbólicas que ubiquen a sus gentes. Los centros deben ser accesibles y polivalentes, en sus usos urbanos y en sus significados culturales. Los trayectos más frecuentados transmiten la imagen de la ciudad a la mayoría, si son desagradables las gentes no serán agradables ni con la ciudad ni con los otros ni con ellos mismos. Los barrios necesitan, todos, identidad y valor social, deben monumentalizarse y construir sus atractivos propios. Una política de desarrollo urbano debe encender luces reales y metafóricas en todas y en cada una de las partes de la ciudad (Borja, 1996).

La ciudad democrática es una agrupación humana y urbana integrada, con espacios públicos, áreas verdes y múltiples lugares facilitadores de la convivencia humana. Es una ciudad de ciudadanos subjetivizados. La ciudad democrática incorpora con fuerza e institucionalmente a sus ciudadanos en sus decisiones fundamentales. Escucha a la gente, consulta su opinión y decide lo mejor para sus habitantes. De esta manera ciudad y ciudadanos son una misma cosa.

BIBLIOGRAFIA

- BORJA, JORDI Y CASTELLS, MANUEL. Por un desarrollo urbano afortunado. RIADEL. Documento de Trabajo, 1996.
- CASTELLS, MANUEL. *The Rise of the Network Society*. Blackwell Publishers. Oxford, Inglaterra, 1996.
- LEFEBRE, HENRI. De la ciudad a la sociedad urbana. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- GERMANI, GINO. El proceso de urbanización en los países avanzados y en los países en desarrollo. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.

- McKINZIE, R.D. El ámbito de la ecología humana. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- NUN, JOSÉ. Marginalidad y otras cuestiones. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- QUIJANO, ANÍBAL. La formación del universo marginal en las ciudades de América Latina. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- SIMMEL, GEORG. La metrópolis y la vida mental. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- SINGER, PAUL. A modo de introducción: Urbanización y clases sociales. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- SACHS-JEANTET, CÉLINE. *Humanizar la ciudad*. RIADEL. Paris, 1996.
- SJOBERG, GIDEON. Origen y evolución de las ciudades. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- SOMBART, WERNER. La gran ciudad. En: Bassols, Mario; Donoso, Roberto; Massolo, Alejandra; Méndez, Alejandro (comp.). *Antología de la Sociología Urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1988.
- VILLASANTE, TOMÁS (coordinador). *Las ciudades hablan. Identidades y movimientos sociales en seis metrópolis latinoamericanas*. Nueva Sociedad, Caracas, 1988.