

TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO SOCIOECONÓMICO DE BARQUISIMETO POR LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS

claraestrella@ucla.edu.ve - Claraestrella1@yahoo.es

RESUMEN

La ciudad de Barquisimeto ha sufrido profundas transformaciones en los últimos años. Algunos proyectos estelares como el nuevo sistema de transporte colectivo Transbarca, se presentan como parte de un programa de modernización de la ciudad destinado a la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes. Sin embargo, el análisis de algunos aspectos de la morfología social de la ciudad y de su evolución desde la puesta en marcha del proyecto, sugieren un escenario más complejo. En el periodo relativamente corto de la gestión de ese proyecto se ha producido un auge inmobiliario cuyas consecuencias apenas comienzan a desvelarse en este trabajo. A un incremento general de los precios que difícilmente se puede explicar por los fenómenos demográficos y económicos que ha vivido la ciudad, incluido un sobrevalorado cambio de divisas, se añade un aumento considerable de la capacidad de diferenciación del mercado inmobiliario residencial, que ahora puede “distinguir” muchos matices sociales, más allá de la simple separación tradicional entre “pobres y ricos”. Todo apunta a una transformación radical de los mecanismos de producción y modelado del espacio social, bajo nuevas lógicas monetarias (la renta familiar, el precio de la vivienda, la capacidad de endeudamiento) basadas en el prestigio y la exclusividad, en la que Transbarca juega un papel central, alterando las condiciones de movilidad y remodelando las estructuras de centralidad.

Palabras claves: *Modelo inmobiliario, mercado de viviendas, espacio social y morfología urbana.*

ABSTRACT

The city of Barquisimeto has undergone profound changes in recent years. Some stellar projects as the new mass transit system Transbarca are presented as part of a modernization program of the city for the improvement of living conditions of its inhabitants. However, an analysis of the social morphology of the city and its evolution since the launch of the project, offers a very different scenario. In the relatively short period of that project management has been a housing boom whose consequences only begin to unravel in this work. A general increase in prices can hardly be explained by demographic and economic phenomena that have occurred, including an overvalued currency exchange, is a significant ability to differentiate the housing market, becoming a mechanism to distinguish many social nuances beyond the simple traditional separation between “rich and poor.” Everything suggests a radical transformation of the production mechanisms and modeling of social space, in new monetary logic (family income, the price of housing, debt capacity) that rely on the prestige and exclusivity, and in whose Transbarca realization has helped remodel the structures of centrality.

Keywords: *Model estate, housing market, social space and urban morphology.*

Recibido: 02/07/2012 - Aceptado: 17/10/2012

Clara Estrella Romero Unda

1. INTRODUCCION

Los proyectos relacionados con las mejoras del transporte urbano suelen gozar de un gran prestigio sobre todo cuando se trata de reducir el volumen de desplazamientos en vehículos privados y darle mayor protagonismo al transporte público.

Se trata de valoraciones de orden técnico centradas en las mejoras de la movilidad que se presentan como un progreso social, y que últimamente suelen asimilarse con políticas de sostenibilidad puesto que aumentan la eficacia de los recursos y reducen las emisiones. No es habitual, sin embargo, que se confronten con alternativas que fomenten la proximidad, que sin duda serían más ecológicas y contribuirían a mantener tejidos urbanos más plurales y cohesionados, precisamente porque su verdadero objetivo es construir un “medio” por encima del ámbito de barrio, es decir, que rompa la ciudad tradicional y la abra a los nuevos flujos dominantes. Lo que importa es abrir el espacio a los flujos de mercancías y a los movimientos que reordenan la población, ampliando el ámbito administrativo y jurídico de la ciudad, creando un nuevo medio. Ese “medio” ensanchado y desarrollado con nuevos mecanismos de control sería, de acuerdo con Foucault, un espacio de circulación, que facilitaría un proceso de ajuste de materiales dados (topográficos, poblacionales, sociales), heredados si se quiere, aunque algunos como la población y la renta estén creciendo, consistente en maximizar sus rasgos “mejores” —la libertad de circulación sobre todo— y minimizando los riesgos e inconvenientes. De ahí que pueda afirmarse que más que profundizar en lo “social”, estas políticas de movilidad estarían al servicio de configurar una sociedad de la seguridad en un espacio de seguridad, según nuevas fuerzas económicas que exigen una morfología urbana más compleja y abierta, de la que no se excluyen formas nuevas de segregación social y una centralidad remodelada.

1 Véase FOUCAULT, M. (2006), Seguridad, territorio, población. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires. Clase del 11 de enero de 1978. P. 15-44.

El enfoque que se propone recorre en cierto modo el sentido inverso que realizan los modelos espaciales (urbanísticos) de transporte, que contemplan la ciudad y su espacio como una realidad empírica, dominada por la función genérica de la circulación de personas y mercancías desde cuyas lógicas se ordenan las partes de la ciudad y la distribución de sus habitantes.

Modelos de este tipo han determinado, con su teorización simple, cuestiones morfológicas como la designación de áreas de renta y de centralidad entre otras. Así pues, son precisamente estas otras cuestiones de naturaleza social las que se intentan analizar en este trabajo utilizando para ello un indicador relativamente accesible y directamente vinculado con estos fenómenos de reorganización del espacio social y de actividades centrales, tanto en este enfoque como en el propio de los modelos de transporte, aunque su papel y su interpretación sea muy diferente.

Se trata del campo de los valores inmobiliarios de la ciudad y su evolución, es decir, de la observación de los cambios que lo remodelan inducidos por una operación que altera sus relaciones de comunicación —el nuevo modelo de circulación del sistema en definitiva—, como la Implantación del Transporte Masivo de Pasajeros en el área urbana de Barquisimeto.

Consiste pues en ensayar una interpretación de orden sociológico de los cambios del mosaico de valores inmobiliarios y las condiciones en que se mueve el sistema en su conjunto que, entre otros efectos ha sufrido un incremento considerable de los precios, tomando en cuenta una serie de circunstancias, entre las que destaca un cierto auge económico y demográfico de la ciudad que ha contribuido sin duda a modificar su morfología social y generar una nueva disposición de su morfología urbana. Morfología social y forma de la ciudad, son, dicho muy brevemente, dos categorías analíticas que vienen siendo utilizadas por la sociología desde los primeros trabajos de Durkheim (1987)², aunque

2 DURKHEIM, É. (1987), La división del trabajo social, Ediciones Akal, Madrid.

Clara Estrella Romero Unda

fue Maurice Halbwachs quién establece con más detalle las relaciones entre ambas y las convierte en un instrumento para explicar la evolución de las grandes ciudades, por ejemplo³.

El espacio social vendría a materializar ese puente entre lo social y su dimensión espacial, el espacio que corresponde a la organización de los diferentes grupos sociales significativos en la ciudad, que sólo necesita un motor (económico, político, jurídico, etc.) para hacerlo operativo y contribuir así a explicar el conjunto social y sus transformaciones.

Para abordar este análisis se ha empleado una metodología cuyas ventajas ya han sido probadas en otros estudios similares ⁴, y que consiste en el estudio mediante métodos estadísticos del comportamiento de los precios de la vivienda en un periodo significativo, —distribución de sus valores unitarios y totales y curvas de distribución de su frecuencia—, así como de su despliegue sobre el plano de la ciudad, ya que el mosaico de precios en cada momento supone una representación del espacio social —cuya naturaleza empírica es susceptible de ser medida a través de magnitudes monetarias—, y sus cambios permiten identificar las áreas de la ciudad que están sufriendo transformación o, lo que es equivalente, permiten desvelar los cambios del espacio social que modifican también la representación social colectiva de ese espacio.

Se altera así la relación estructural centro-periferia a través de la remodelación de la centralidad y de sus actividades asociadas, que contribuyen decididamente al cambio —un espacio de circulación

3 En La Morfologie sociale (1938) Armand Colin Paris, M. Halbwachs establece que las instituciones sociales, su vida y la de los grupos que las componen no pueden explicarse de forma científica fuera de los marcos en que se desarrollan (religiosos, políticos, económicos... y urbanísticos). Ese estudio de los marcos remite a los marcos de representaciones colectivas de los que el espacio social es una componente fundamental: espacio cargado de significaciones sociales precisas, espacio de representaciones monetarias (rentas) entre otras cosas.

4 Véase por ejemplo, ROCH, F. (2008). La deriva patológica del espacio social en el modelo inmobiliario neoliberal madrileño. Coloquio internacional de geocritica, diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008. Barcelona, 2008. Universidad de Barcelona, Pág. 2

extendido— como se sugiere más arriba que permite el despliegue de espacios intermedios y la embrionaria definición de un espacio (social, funcional) unificado, donde antes sólo había extremos o universos de población escindidos. De esta forma, las transformaciones del espacio social se funden con las del espacio funcional, la nueva fisiología de la ciudad, para dar forma a un medio poblacional, susceptible de evolucionar de manera conjunta y de producir estructuras relativamente estables. En definitiva, un medio poblacional característico de una ciudad industrial moderna.

Para ilustrar este fenómeno de transformación se han considerado tres cuestiones o aspectos fundamentales:

- Las transformaciones del espacio social vinculado con los cambios de los valores inmobiliarios.
- La remodelación y rehabilitación del centro histórico y su entorno en donde se desarrollan oportunidades para nuevos equipamientos, gracias a una accesibilidad muy alterada que permite la incorporación de nuevas actividades y nuevas fórmulas económicas, culturales y sociales: un nuevo medio.

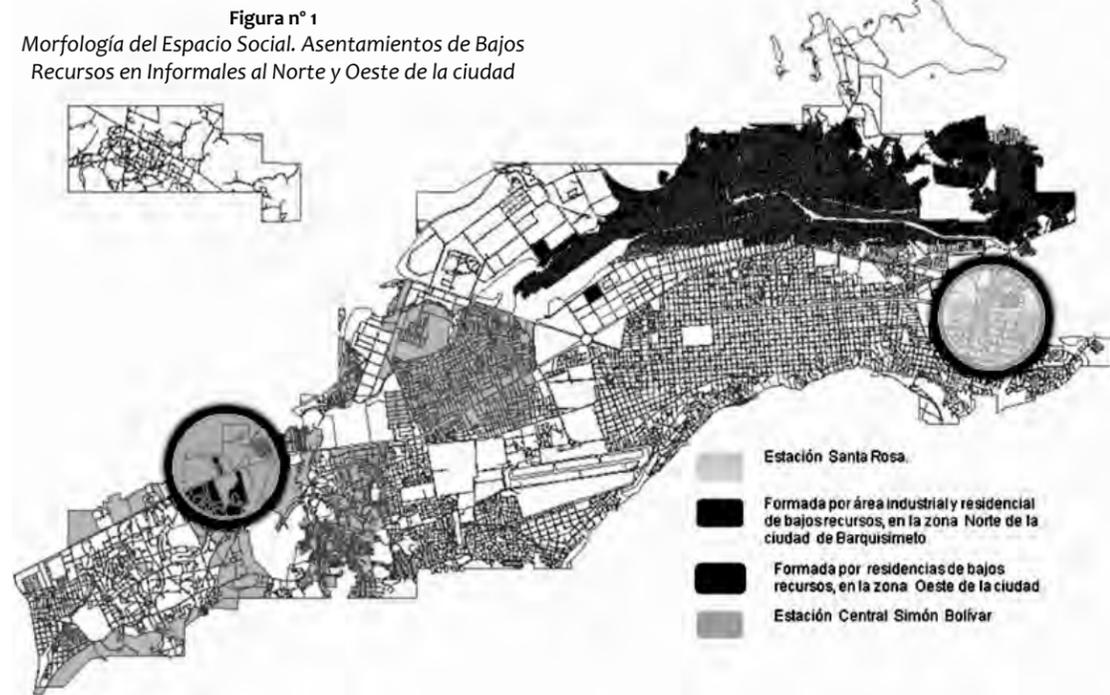
• El papel del proyecto del transporte masivo que se creó para la movilidad y, cómo éste se convirtió en una herramienta de remodelación de la centralidad y del conjunto del espacio social. Desde un enfoque del tipo acumulación-desposesión, estas operaciones de centralidad se materializan con recursos públicos, generalmente a expensas de otras necesidades de los ciudadanos, aunque se presenten como ventajas para ellos. Dicho de otro modo, estas operaciones consisten básicamente en un proceso de acumulación diferenciado que contribuye a aumentar la dualidad centro-periferia. Su legitimación teoriza sobre el efecto que la revitalización del centro tiene sobre el resto de la ciudad, a la que devuelve “beneficios inducidos”. Se trata de una variante de la noción ideológica del mecanismo de “goteo”, según la cual un aumento de los recursos de los más ricos, termina por permear a toda la formación social, aunque como recuerda Harvey para el caso de Bal-

Clara Estrella Romero Unda

timore, ese goteo se detiene en un determinado nivel dejando fuera la pobreza. En la figura 1, podemos apreciar que la mayoría de esta población de recursos escasos se aloja en la

parte oeste y norte de la ciudad, donde la multiplicación de los barrios urbanos ha sido considerable y también las invasiones ilegales de terrenos como respuesta a las dificultades para acceder a una vivienda. Esta disposición del espacio social que se complementa con el reducto de las clases más altas son características de una sociedad tradicional donde las clases medias son poco relevantes.

5 CEME, Centro de Estudios Miguel Enríquez, entrevista realizada por Araceli Valera Sánchez y Marcos Mariño Veira a David Harvey. Archivo Chile, Historia política social- Movimiento popular. 2005



Sobre estos fenómenos demográficos que destacan por su nitidez y su dimensión espacial, se han empezado a notar los efectos de los cambios que ha sufrido la economía venezolana, tanto en los mecanismos de acumulación como en la distribución de la riqueza, que han inducido la transformación de las estructuras productivas locales: crecimiento del sector financiero, y sus servicios, un incremento más o menos importante de las plantas industriales, instalación de nuevas empresas direccionada a la satisfacción de necesidades de la población en cuanto a bienes y servicios y fuerte incremento de las actividades logísticas y comerciales que tienen un fuerte peso en la ciudad de Barquisimeto.

Hay pues una nueva organización de actividades económicas basada en una circulación nueva de mercancías y recursos que reclama la “producción” de espacios adecuados entre los que destaca una reorganización de las estructuras de centralidad y de los espacios intermedios. Se trata en cierto modo del tránsito de una sociedad tradicional a una moderna sociedad de poblaciones normalizadas. Todo ello ha contribuido a un auge sin precedentes del sector inmobiliario que gana terreno y se ubica en una situación de privilegio.

Por lo que al crecimiento demográfico propiamente dicho se refiere, se ha materializado, como ya se

Clara Estrella Romero Unda

ha señalado, en esas zonas de Barquisimeto indicadas en la figura 1, mediante invasiones ilegales de terrenos que se convierten en barrios de chabolas (ranchos) y que constituyen la mayor parte de las nuevas áreas de extensión de la ciudad. Sin embargo, esta forma de ocupación, implica una fuerte inversión del Estado en servicios básicos, transporte, salud y otros. En efecto, el Estado asume ahora las infraestructuras urbanas y los servicios (la ciudad y la urbanización) que el sistema de producción de espacio residencial no proporciona.

Dentro de esa lógica de socializar los costes de extensión residencial y otras estrategias de orden empresarial, el gobierno junto con la empresa privada (sector inmobiliario), han alcanzado algunos acuerdos relevantes que se presentan como mejoras de las condiciones de vida de la población. Es sin duda un cambio que anuncia nuevas condiciones y nuevas relaciones entre la población y su medio urbano, entre las que cobra una significación amplia (más allá de la simple movilidad) la construcción estratégica del transporte masivo Transbarca.

Se trata de una estructura vertebral que recorre la ciudad entre el este (Santa Rosa) y el oeste (estación central Simón Bolívar), y cuyo objetivo declarado, el que legitima de fuertes inversiones e intervenciones sobre el tejido urbano que conlleva, es integrar esos colectivos poblacionales a la ciudad.

Sin embargo, algunas observaciones sobre la evolución del campo de precios inmobiliarios y su contraste con ciertas actuaciones en el espacio central de la ciudad sugieren, desde una perspectiva inversa, que el efecto fundamental de esta intervención sería, en realidad, su contribución a la creación y conservación de una morfología urbana adaptada a una morfología social más matizada, más propia de una sociedad industrial moderna, donde se mantendría (incluso aumentaría) la exclusión entre sus extremos, pero desplegando entre ellos un gradiente social de carácter medio.

Se consolidan áreas con viviendas de bajo costo en las periferias que se corresponden con el estatus

social de renta más baja, cuya diferencia aumenta respecto a la otra zona de la ciudad donde los precios de las viviendas incrementan su valor inmobiliario, pero al mismo tiempo se puede desplegar con madurez creciente todo el espectro social restante —el espacio de la normalidad, del hombre medio con todos sus matices y limitaciones— con su mosaico correspondiente. Así, el sector inmobiliario se incorpora a esta transformación general de la economía y la sociedad local, es decir, aprovecha esta transformación de la centralidad realizada desde el gobierno local con operaciones de gran dimensión y nueva tecnificación, que reorganizan el espacio social ofreciéndole las condiciones más favorables para su actividad.

Al tiempo que la ciudad se convierte en un gran centro de consumo de una metrópolis en expansión deviene un campo de oportunidades diversas para el sector inmobiliario.

2.LA EVOLUCIÓN DE UN ESPACIO SOCIAL ESTABLE Y POCO INTERVENIDO BAJO LA PROGRESIVA MONETARIZACIÓN INMOBILIARIA

Antes del proyecto del Transbarca puede decirse que el sistema inmobiliario local tenía un estrecho campo de maniobra y hasta se movía con gran lentitud. No hubo muchos cambios significativos en la ciudad entre los años 1960 hasta 1998.

La vida de Barquisimeto transcurría con la calma propia de una sociedad tradicional, de estructura social dual construida sobre formas de vida y reglas separadas, aunque desde la alta sociedad se elaboraba para toda la población el imaginario colectivo que administraba el prestigio.

El ritmo cotidiano se podía alterar por alguna novedad de carácter mercantil: cada vez que se aproximaba la inauguración de un centro comercial o una tienda por departamentos, la población acudía al reclamo de modernidad que significaba, participando hasta donde sus posibilidades se lo permitían como signo de diferenciación.

Clara Estrella Romero Unda

Con una morfología social de esas características donde las representaciones colectivas se construyen sobre todo con elementos mercantiles (disfrute de mercancías) que conservan la fuerte dualidad, el campo del alojamiento y sus precios permanece contraído, como “durmiendo” apaciblemente, sin dar señales que permitieran adivinar cuál sería su comportamiento cuando llegara la hora de “despertarse”, es decir, cuando tuviera que dar cuenta de una sociedad más compleja y diversificada, y participar en la transformación del espacio heredado y en la producción de nuevas extensiones.

Todavía a finales del siglo pasado, antes del proyecto Transbarca, cuando todas estas dinámicas transformadoras aún no habían dejado sentir sus primeros efectos, la propia práctica de establecer el valor de los inmuebles carecía de los estímulos adecuados ya que su operatividad tenía escaso sentido. La valorización de los inmuebles era inconcreta e inexacta, al carecer de una política y unos protocolos de tasación que resultaran efectivos y fiables. A ello se añadía el control férreo que el sistema financiero, que a su vez controlaba el mercado de la vivienda, venía ejerciendo durante casi cuatro décadas sobre sector inmobiliario.

En Barquisimeto el mercado inmobiliario tenía un comportamiento particularmente retraído comparado con otras ciudades del país que conocían dinámicas urbanas más intensas.

Sobre un campo de precios de perfil muy bajo (uniforme y escasamente diferenciado), destacaban los precios desproporcionados de algunos sectores del este de la ciudad donde las clases altas disponían de sus urbanizaciones exclusivas, convertidas en auténticos guetos y donde aún residen.

Se trata del grupo hegemónico de la vieja sociedad que aún mantiene sus privilegios residenciales y que en parte recibía sus rentas de los locales, edificios, casas y espacios comerciales del centro de la ciudad. En cierto modo se puede hablar de una dualidad espacial: lugar de residencia de estos grupos (de producción auto controlada), por un lado y su principal espacio de obtención de rentas, también bajo su control hasta hace poco, por otro.

Espacios de habitación y de acumulación, respectivamente. Éste último, que en la fórmula tradicional permitía convivir comercios de prestigio con otros populares informales (la sociedad “señorial” tenía su propia estructura de centralidad) se enfrenta ahora a cambios radicales para hacer hueco al co-



- Mega centros comerciales: ubicados en la zona Este de la Ciudad: CC Río Iama, Sambil, Ciudad las Trinitarias, Churún Meru, Criser, Ciudad París, los Leones, el Paseo, Arena Plaza, Milenium.
- En la zona centro se encuentra ubicada la mayoría de comercios, comerciantes informales y pequeños centros comerciales.
- Mega centros comerciales: ubicados en la zona Oeste de la Ciudad: CC Metrópolis, CC. Babilón, MAKRO, CC: Obelisco y Canalma.
- Ruta: 1 del Sistema de Transporte Masivo TRANSBARCA
- Ruta: 2 del Sistema de Transporte Masivo TRANSBARCA

Figura 2
Morfología del Espacio Comercial en las zonas Oeste, Este y Centro de la ciudad de Barquisimeto

Clara Estrella Romero Unda

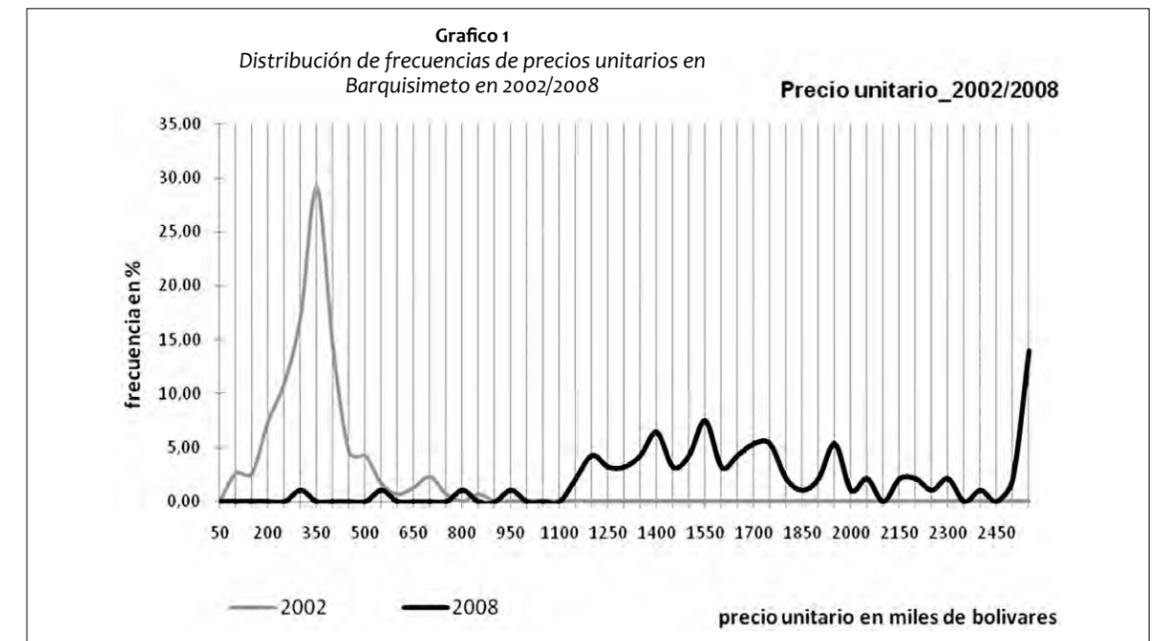
mercio de masas “normalizadas”: nuevos amos, nuevas formas de dominación, nuevos imaginarios de prestigio y clientelas transformadas.

Las dificultades para establecer el estado del mercado inmobiliario antes de que se iniciara la operación del Transbarca son considerables y ha sido preciso realizar una indagación específica en el Registro del Estado de Lara. Los materiales obtenidos se basan en fuentes accesibles, visitas al ayuntamiento, donde no disponían de toda la información, así como al Instituto Nacional de Estadística.

Por otra parte los datos que manejan las diferentes administraciones públicas difieren unos de otros, es por esto que fue preciso realizar un laborioso escrutinio manual de los datos, suprimiendo las dis-

crepancias evidentes y juntarlos con los ofrecidos por las estadísticas bancarias, que son los que contienen la mayoría de información y que establecen los tasadores de viviendas. A pesar de todas estas dificultades, la investigación, ha proporcionado una información sobre la evolución sufrida que, a pesar de su relativa modestia se estima suficiente para poder trazar sus rasgos fundamentales 6. Veamos esos rasgos fundamentales del cambio sufrido.

6 Sobre la validez de esta metodología estadística, ver ROCH, F. (2008). El problema del precio de la vivienda. morfología social y memoria colectiva, en “Maurice Halbwachs. La memoria colectiva, una categoría innovadora de la sociología actual. Revista Anthropos, nº 218. Barcelona.



Campo de Precios y Morfología Urbana

El grafico 1, muestra la evolución de los precios unitarios, que ofrece características similares al grafico 2 de precios totales, correspondientes a los años 2002/2008. Es el periodo que va desde los orígenes del proyecto Transbarca al momento en que los efectos de sus intervenciones en la ciudad se empiezan a sentir, aunque alcancen su plenitud más adelante. El gráfico es una distribución de frecuencias. En él se representa por un lado, eje de abscisas, los valores unitarios (bolívares por metro

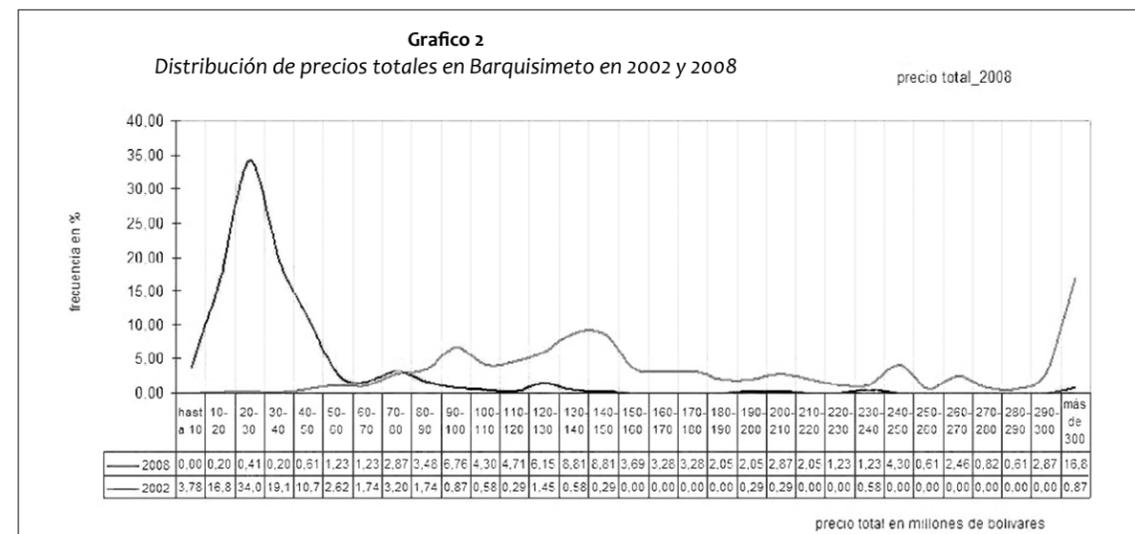
cuadrado) y en el eje de ordenadas la frecuencia con que aparecen, es decir, la probabilidad de encontrar esos precios en el mercado.

Hay de entrada dos aspectos relevantes en este gráfico. El primero de ellos está relacionado con el campo de precios característico de cada momento analizado. Mientras que en 2002 los precios se concentraban en una estrecha banda de valores en torno a un máximo absoluto de frecuencias de 350.000 bolívares (su frecuencia era del 30 %) y rara vez sobrepasaban los 800.000 bolívares, apenas seis años más tarde el campo se había desplazado

Clara Estrella Romero Unda

completamente hacia la derecha del gráfico, es decir, hacia valores situados entre un millón y los más de dos millones y medio de bolívares por metro. Se trata sin duda de un desplazamiento espectacular y radical del mercado de vivienda que indica grandes cambios en la morfología social de la ciudad: se habilita y se diferencia un amplio espacio intermedio que nos remite al segundo aspecto. En efecto, la segunda cuestión tiene que ver con las características del campo de frecuencias. En el primer caso el gráfico es prácticamente una distribución normal (o de Gauss) que indica una escasa diferenciación del mercado: prácticamente los precios giran en torno a un valor medio característico, es decir, estamos ante un mercado uniforme donde las diferencias se hacen más por tamaño que por valor unitario. Sobre el máximo absoluto de la distribución se aprecian apenas dos picos relativos a uno y otro lado con valores respectivos de 75.000 y 500.000 bolívares, pero sus frecuencias apenas superan el 2 % y resultan de escasa relevancia. Es el espacio de las clases altas y sus “burocracias”. En el segundo caso (año 2008) la gráfica se extiende por un campo de valores notablemente más am-

plio. No hay un valor dominante aunque el máximo de la distribución se sitúa en 1.550.000 bolívares con una frecuencia que se aproxima al 7 %, similar por otra parte a la que presentan otros valores como 1.400.000, 1.700.000 y 1.950.000 bolívares. La frecuencia más alta, que supera el 10 %, corresponde sin embargo a los valores situados por encima de los 2.500.000 bolívares. Este nuevo mercado es, pues, mucho más selectivo pero a cambio dispone de un gradiente escalonado de valores que “distingue” una variedad de rangos de renta independientemente del tamaño de las viviendas. Se entiende que precio total y tamaño adquieren cierta autonomía relativa y que es posible dibujar la nueva morfología social a partir de los precios unitarios, algo esencial para el funcionamiento del sistema inmobiliario como sector de producción “normal” de espacio social. El gráfico 2, por su parte, muestra la evolución de los precios totales para los mismos años 2002 y 2008 como distribución de frecuencias. Para la distribución se han tomado tramos de 10 millones de bolívares, que permiten un mejor detalle de la valoración de los precios, y suficiente para el análisis



inmobiliario que se pretende. Los valores de frecuencia se registran, como en el gráfico anterior, en porcentajes sobre el eje de ordenadas, mientras que en el eje de abscisas se reflejan los precios totales en cada tramo conside-

rado. También aquí la disparidad de las curvas de frecuencia es radical. Es así que en la curva del año 2002, se puede observar cómo el campo se concentra en valores entre 10 y 60 millones de bolívares, con un pico muy pronun-

Clara Estrella Romero Unda

ciado en 20-30 millones que vuelve a recordar una distribución normal aunque menos acusada que la de los valores unitarios con la que sin duda se corresponde. Esa relativa mayor amplitud de la curva de Gauss proporciona la diversidad suficiente para distinguir, con pequeñas diferencias de precio, a los distintos grupos sociales (privilegiados) que accedían al mercado. Por encima de esos valores, el campo se prolonga pero con cifras de frecuencia muy bajas que señalan la presencia de grupos privilegiados muy exclusivos. En 6 años todo ha cambiado completamente. El campo se ha desplazado hacia la derecha del gráfico y también se ha ensanchado y cubre valores desde los 70 MB a los más de 300 MB con frecuencias significativas. El nuevo campo presenta dos ámbitos bastante claros aunque un estudio con mayor abundancia de datos podría ayudar a precisar mejor su significado. En efecto, los datos disponibles sugieren un primer ámbito con picos en 90-100 MB y 130-150MB, y cuya frecuencia, en éste último tramo, alcanza el 17 %. El segundo ámbito separado del anterior considerablemente, va desde los 240-250 MB hasta los 300 y más. Las frecuencias de los valores de este grupo descienden notablemente respecto al primero (suman entre todas sólo algo más del 8 %), salvo por los valores que superan los 300 MB que de nuevo presentan un máximo absoluto con frecuencias superiores al 16 %. No sólo hay una ampliación espectacular del campo de precios sino que se van perfilando ámbitos significativos. Estos dos grandes ámbitos del mercado actual, no parecen corresponderse ya con los extremos de la sociedad tradicional, sino con el nacimiento de espacios sociales medios cuyo desarrollo y ampliación cabe esperar en el futuro, aunque confirmar esta tendencia exigiría un análisis más preciso que supera las posibilidades de este estudio. De lo que no cabe duda, es que ha habido un aumento de precios real y diferenciado. El espacio analizado se ha vuelto mucho más selectivo en general y mucho más discriminatorio en particular. Si volvemos al gráfico, se observa que la posibilidad de encontrar viviendas entre 30 y 60MB ha caído

del 45% al 9%, mientras que la de encontrar precios entre 120 y 270 ha subido del 5% al 18% y encontrar viviendas con precios de 30-60 MB en el año 2008 resultaba un empeño con pocas posibilidades de éxito. Esta auténtica convulsión del sistema de precios de la ciudad —que proporciona dimensión monetaria al espacio social— en un tiempo tan corto es inexplicable en términos de evolución de las magnitudes económicas o demográficas que sin duda ya han ido generando la morfología social imprescindible para un fenómeno semejante. Sólo una intervención con una considerable capacidad de transformación puede haber desencadenado un efecto similar (aparte de otras condiciones que se analizan más adelante), alterando profundamente la morfología urbana dentro del sector de estudio para ajustarla a la nueva sociedad, dando origen a un nuevo mosaico socio-espacial, que tiene como referencia general una elitización del centro de la ciudad. En efecto, si a partir del año 2001, se comienza a sentir en los valores del sistema inmobiliario de Barquisimeto el impacto asociado a la propuesta del Plan Transbarca, este proceso se radicaliza con la puesta en marcha de sus trabajos ejecución. Aunque su construcción de acuerdo con los expertos debería haberse programado por etapas, no fue así, ya que las obras en el centro de la ciudad se realizaron conjuntamente. En realidad, entre el año 2000 y el 2006, el centro de la ciudad se desmanteló, y quedó convertido en una inmensa escombrera. Los comerciantes abrían sus tiendas a medias para que la tierra no dañara sus mercancías. En ese sector, se eliminaron muchos puestos de trabajo y la mayoría de los comerciantes señalaron que habían ido a la quiebra. Podría decirse en forma simplificada que esos comercios que se encuentran ahora en el centro de la ciudad, son completamente distintos de los que aún sobreviven en las calles aledañas a las avenidas intervenidas, porque éstos han conservado su entorno. Aquí el comercio artesanal, por calificarlo de alguna manera, mantiene su autonomía respecto al comercio de las franquicias que, como nuevo espacio



Figura 3
Trazado del proyecto TRANSBARCA y el recorrido por el centro de la ciudad.

comercial, ofrece oportunidades a la producción internacional que forma parte del consumo de la nueva población, y que ha asumido la soberanía que en su día disfrutó la burguesía comercial de la ciudad. De momento, en los espacios urbanos que aún quedan de la sociedad tradicional, en cierto modo de la “sociedad mágica”, se mantiene el viejo y a veces informal comercio, aunque en situación progresivamente precaria.

MORFOLOGÍA DE REMODELACIÓN DEL ESPACIO CENTRAL DE LA CIUDAD

El paradigma de esta remodelación de la centralidad, está en el recorrido de la línea dos del Transbarca a su paso por el centro de la ciudad, por la Avenida 20. La remodelación de la Avenida 20, la ha transformado en un bulevar cuya mediana central se destina a la circulación del trolebús (Transbarca), con sus andenes y un nuevo mobiliario urbano. La instalación de ese dispositivo ha “justificado” la desaparición del mercado ambulante, donde se encontraban ubicados todos los comerciantes informales (buhoneros).

Estos fueron reubicados fuera del espacio central, en un local acondicionado por el Consejo Municipal, distribuidos en pequeños espacios, que no se ajustan a sus necesidades, ya que según ellos mismos son espacios muy reducidos y la gente ya no los visita como antes.

Estos cambios han modificado profundamente la imagen colectiva del espacio central de la ciudad y de sus áreas colindantes, lo que ha contribuido a redefinir el significado y el prestigio social de esos espacios “depurados”, a lo largo del recorrido del nuevo transporte y, en consecuencia, a remodelar el campo de precios y ajustarlo progresivamente a la nueva morfología social derivada de los cambios económicos y sociales experimentados en los últimos años.

En todo caso, la radicalidad de esos cambios, sugiere la posibilidad de que otros aspectos de la economía del país puedan haber influido en ellos y, en especial, el control de cambio impuesto desde 2003. A comienzos del 2002, todos los indicadores econó-

7 CADIVI. GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA N.º 37.625 DE FECHA 5 DE FEBRERO DE 2.003 Gobierno Bolivariano de Venezuela, Ministerio del Poder Popular, para Economía y Finanzas

micos auguraban una recuperación progresiva de la economía venezolana, que se ve truncada por una serie de acontecimientos ajenos a sus dinámicas: golpe de Estado del 11 de abril, fuga de capitales, especulación, evasión fiscal y un paro con sabotaje a la industria petrolera, principal fuente de ingresos. Como consecuencia se produce una disminución de las reservas internacionales y de los ingresos petroleros, así como una merma en los aportes al fisco, desestabilización del valor externo de la moneda, incertidumbre, e inversiones para compensar el desabastecimiento de combustible y algunos rubros alimenticios de primera necesidad, a raíz del paro, entre otros.

Las proyecciones macro-económicas del Gobierno habían establecido la consolidación de sus programas de bienestar social para los inicios de 2003, se trataba del tránsito a esta nueva sociedad que no sólo se retrasaba por estos acontecimientos sino que quedaba casi al borde del colapso, lo que conduce al Gobierno a adoptar el conocido régimen de control cambiario, mediante convenio suscrito por el Ministerio de Finanzas, en representación del Ejecutivo Nacional y el Banco Central de Venezuela, y gestionada por la Comisión Administrativa de Divisas Cadivi.

Todo ello plantea la cuestión de cómo haya podido influir en el auge del mercado inmobiliario, el despliegue del mercado de divisas (mercado paralelo o mercado negro) que inevitablemente nace como contraposición a estos mecanismos de control del cambio.

En la práctica, los precios del mercado paralelo se constituyen en referentes que afectan a las transacciones de bienes y servicios en la economía, entre los que se encuentran los productos inmobiliarios y su mercado (compuesto por bienes no exportables) y que funciona normalmente a través de ofertas que se suelen expresar en dólares. Estas ofertas en dólares admiten su traducción en bolívares, pero a precio del mercado paralelo (Bs. 3000 a Bs.5200 por dólar).

El mercado inmobiliario, especialmente la oferta, puede decirse que está “dolarizado” por los costos adicionales en la compra y reposición de maquinarias y equipos, así como por la adquisición de los

materiales de construcción y el equipamiento posterior de los inmuebles.

Estas consideraciones apoyarían la idea de un crecimiento de los precios de la vivienda por causas en parte atribuibles a la dinámica económica general aunque resulta difícil establecer su cuantía, ya que, en condiciones normales de mercado, el alza de los componentes de producción se enfrenta a una reducción de la capacidad adquisitiva que compensaría parcialmente ese incremento de precios.

Según Emilio Vegas (Diario el Impulso, 2008) en el periodo que nos ocupa los precios de las viviendas aumentaron entre un 25 y 30%, y, como es lógico, la demanda se contrajo en un 30%, especialmente en el Área Metropolitana, donde los insumos de la construcción se elevaron en un 35%. La tendencia al alza de costos, de precios, y la escasez de liquidez, más la inflación desbordada, son factores que contribuyen a la contracción del mercado y al descenso de la demanda, y que deberían compensar en parte el alza pero que, al parecer, no lo hacen. De hecho el incremento general de los precios de la vivienda es mucho mayor que esas previsiones del 30 %, como hemos visto.

El propio sector inmobiliario que se ve obligado a trasladar estas perturbaciones a su contabilidad a lo largo de un periodo de “producción” que como mínimo se estima en dos años, aseguran que es mejor indexar el inmueble progresivamente sobre la base del Índice de Precios al Consumo, lo que en ningún caso nos llevaría a los precios actuales.

3. LA REORGANIZACIÓN DEL ESPACIO SOCIAL Y ECONOMICO DE LA CIUDAD

Así pues, la cuestión fundamental es si todas estas fuentes externas de incrementos de precios de la vivienda pueden explicar un cambio tan radical de su modelo de mercado y de sus magnitudes, como la que señalan los gráficos de precios y, en caso contrario, como parece, cuál puede ser la explicación más plausible de una transformación semejante.

Todo sugiere que el origen de este cambio profundo de la morfología urbana, esté relacionado con un proceso de reubicación más depurada de los grupos sociales y las actividades económicas en el

Clara Estrella Romero Unda

espacio de la ciudad, cuya materialización absorbe una gran cantidad de energía (recursos públicos, rentas familiares y empresariales), y que no es más que la sustitución progresiva de los mecanismos tradicionales de organización del espacio social, que con frecuencia incentivan la promiscuidad de usos y funciones, por las lógicas monetarias actuando sobre el propio plano de la ciudad.

Esto sólo es posible con una activación del sistema o circuito secundario de acumulación: capital financiero prestado sobre salarios estables familiares y perspectivas empresariales garantizadas. Estas certidumbres constituyen la clave de la transformación. Los precios pueden aumentar todo lo que permita la extensión del crédito en el tiempo, es decir, toda la seguridad (la certidumbre) que ofrezca el modelo económico.

En efecto, un simple cambio especulativo de la moneda afectaría en principio a todas las ciudades de la república de una manera uniforme. En todo caso se limitaría a dejar fuera de mercado a la mayor parte de la población lo cual terminaría por bloquear su propio funcionamiento, cosa que no parece haber ocurrido tan radicalmente.

Su influencia tendría carácter lineal pero, como se aprecia, sus efectos no son uniformes sino todo lo contrario: hemos visto cómo el mercado se diversifica y aumenta la amplitud de su campo de valores. Por otro lado, todas estas consideraciones valdrían en todo caso para la nueva producción de espacio construido, es decir, para las nuevas periferias y extensiones de las ciudades, pero aquí se ha analizado sobre todo la zona central consolidada y el mercado de segunda mano.

Puede aceptarse, en definitiva, que esos fenómenos económicos generales hayan colaborado en la transformación del sistema de precios observado, creando un marco de referencia distorsionado y provocando cierta estimulación de las alzas, pero por sí solos no explican transformaciones que tienen una complejidad más elevada y que encuentran su lógica en procesos locales de elitización del espacio urbano consolidado, de emergencia de espacios medios y de renovación profunda de las estructuras de centralidad, en las que el sistema de transporte Transbarca ha jugado el papel de deto-

nante o espoleta para la transformación y, como la mejor salvaguarda del funcionamiento de la nueva morfología resultante: más segregada y fragmentada pero con mejor circulación.

En las figuras 4 y 5 se representan las características morfológicas del espacio social en Barquisimeto, para los años 2002/2008 construidas sobre los mapas que reflejan los precios unitarios de las viviendas 8, en base a las medias por sección censal, de cada una de las magnitudes que se estudian. Los mapas reflejan la dimensión monetaria del espacio urbano a través de la percepción que tienen los propios ciudadanos del valor de sus viviendas.

Esta percepción, lejos de ser una cuestión de psicología individual, tiene una base estadística (colectiva) concreta, ya que refleja una estructura persistente en el imaginario colectivo: la forma del espacio social que sirve de asiento a los diferentes grupos sociales, se corresponde con el mosaico de valores inmobiliarios 9.

Los mapas se basan en estudios concretos, ya que fueron tomadas de encuestas realizadas a las personas ubicadas en el sector de estudio. La figura 4, refleja el aspecto que presentaba el despliegue de la morfología social de Barquisimeto sobre el espacio de la ciudad, en el año 2002.

El precio por metro cuadrado de la vivienda oscilaba entre los 140 mil y 300mil/m² mientras que en el año 2008 (figura 5) los precios alcanzaron su máximo entre 800 mil a 1millón el m².

Son diferencias (tres y cuatro veces) que superan con mucho las atribuibles a un cambio especulativo de las divisas y al consecuente incremento de los costes de producción que rondaban el 30 %. Son diferencias que anuncian también como se ha señalado un progresivo endeudamiento familiar y por lo tanto un creciente papel del sistema financiero en las lógicas de organización del espacio urbano.

En estos mapas se hace mucho más explícito lo que los gráficos y curvas de distribución de precios de vivienda ya sugerían.

8 Se ha tomado como base la oferta de venta de viviendas, equivalente a una encuesta aleatoria sobre 2000 usuarios.

9 Es tan persistente que el sistema financiero la considera estable a largo plazo y sobre ella establece sus préstamos hipotecarios.

Clara Estrella Romero Unda

En efecto, en ese periodo de 6 años que tantas transformaciones acumula, los grupos hegemónicos y sus burocracias se mantienen, o consolidan sus posiciones, mientras que las clases sociales menos favorecidas se ven desplazadas hacia la periferia, sobre todo en el oeste y norte de la aglomeración, como se observa en los mapas, reforzando

la tendencia histórica de la ciudad —una suerte de memoria social del espacio urbano, bien instalada en el imaginario colectivo y muy operativa— según la cual los grupos más modestos se localizan en esas zonas de la periferia.

Las nuevas condiciones económicas y sociales, junto con las necesidades del sistema inmobiliario

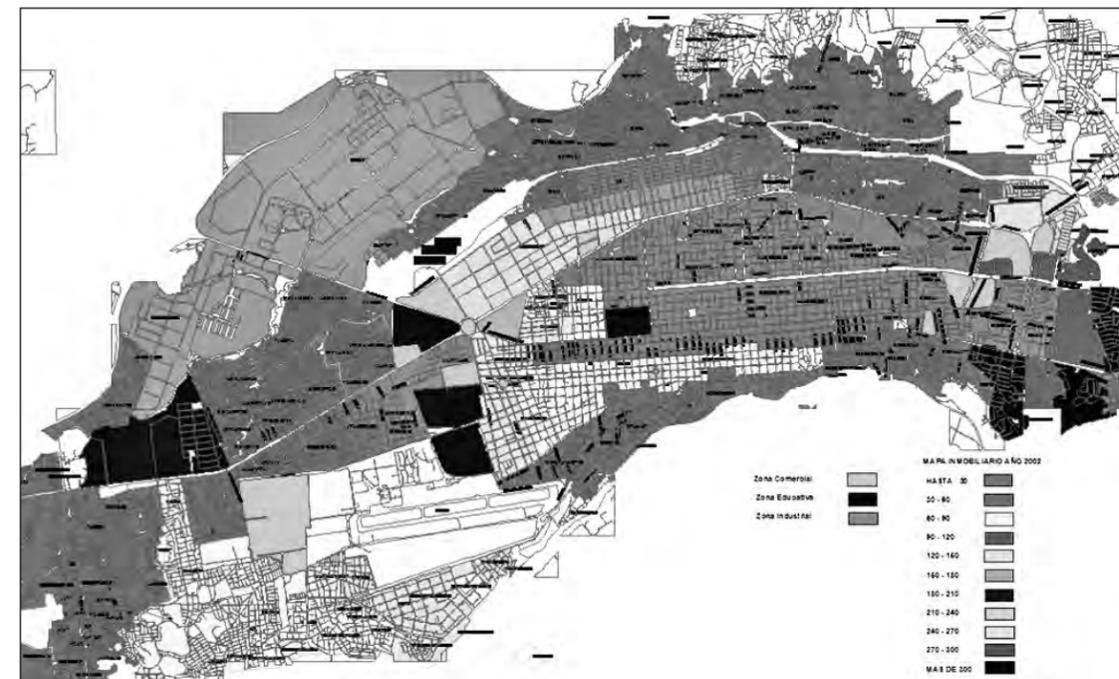


Figura nº 4 Aspectos Morfológicos del Espacio Social de Barquisimeto año 2002. Precios unitarios en miles de Bs. por metro cuadrado

(alianza financiero-inmobiliaria) que aumenta su presencia, han promocionado una morfología más selectiva, es decir más excluyente, que sugiere una auténtica “revolución de centralidad” y también un desarrollo inusitado de espacios intermedios para clases medias en evolución y diferenciación.

En estos cambios de morfología, las estrategias de los grandes operadores comerciales han sido también fundamentales. En efecto, sus intervenciones se concentran en gran medida, en la zona este de la ciudad con la gran apertura de centros comerciales (tipo Mall americano), donde el poder adquisitivo es más elevado y fomentando nuevas formas de segregación socio-cultural, alrededor de nuevas formas de vida, vivienda y urbanismo: centros mer-

cantiles desde donde se define por adelantado el modo de vida de las clases medias en formación. Todas las zonas que rodean estos centros y la estructura central de la ciudad que atraviesa Transbarca que, no lo olvidemos, es un sistema de transporte colectivo con significación prestigiosa, han evolucionado decididamente al alza en el nuevo mercado inmobiliario.

El primero de estos mapas muestra, por sectores, el mosaico de los precios de las viviendas en 2002, cuando aún no se habían hecho sentir los efectos del sistema de transporte. En este mapa la zona central aparece con un gradiente nutrido de precios en la escala intermedia, y queda rodeada al norte y oeste por una banda continua de baja renta.

Clara Estrella Romero Unda

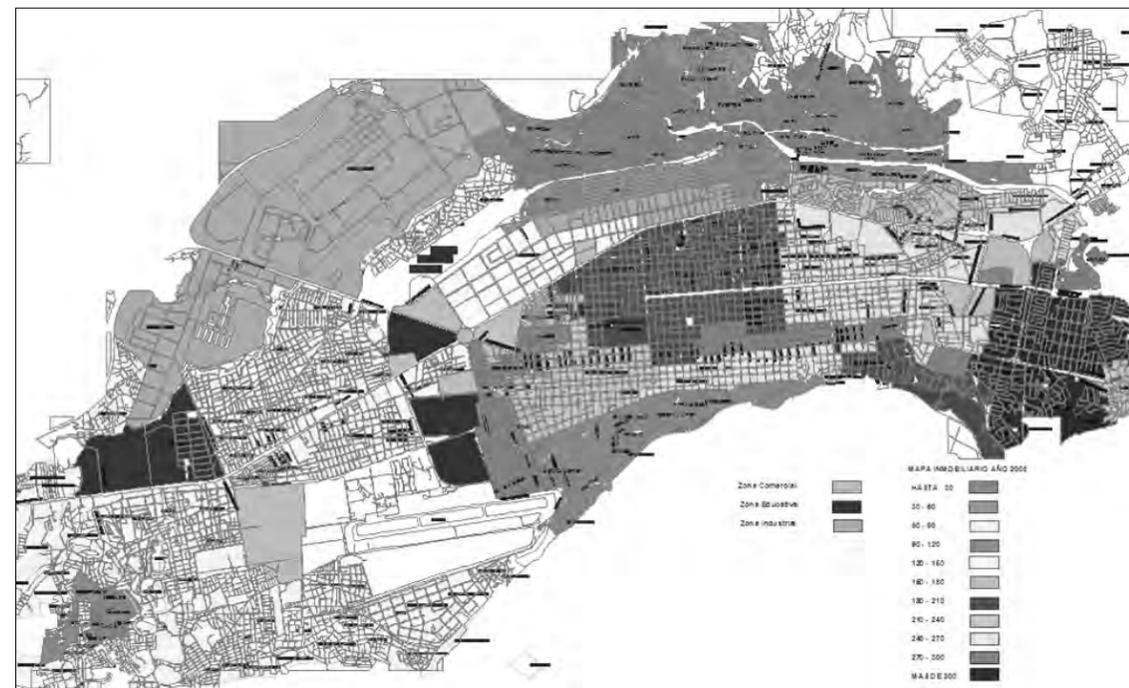


Figura n° 5
Aspectos morfológicos del espacio social de Barquisimeto del año 2008.
Precios unitarios en miles de Bs. por metro cuadrado

Sólo al Este en su ubicación privilegiada histórica se alcanza el valor máximo del espectro de precios. Mientras más al oeste de la ciudad las clases menos favorecidas tienen mayores oportunidades de encontrar una vivienda ajustada a sus recursos, y mientras más al este el precio de la vivienda aumenta progresivamente.

Por lo que respecta al mapa de 2008, toda la extensión analizada ha sufrido un incremento que tensa el ajuste entre acceso a la residencia y recursos familiares hasta límites que conducen a la exclusión de los grupos más desfavorecidos.

Naturalmente esto no afecta a los grupos de renta más alta que absorben sin el alza de precios en sus lugares originales. En cuanto a la zona central de la ciudad, la afectada directamente por el Transbarca, la relativa uniformidad del mapa de 2002 se ve desdoblada en un mosaico diferenciado y sobrevalorado respecto a los precios anteriores, que da cuenta de las transformaciones en la estructura comercial y de servicios del nuevo espacio central que éste ha condicionado.

Mientras el espacio central se revaloriza y se “moderniza”, los tejidos del entorno de las zonas de rango superior de la ciudad se dotan de nuevos centros comerciales y se proveen con mejores espacios públicos, con más actividad cultural y mejores condiciones de vida. En efecto, la construcción de grandes bloques de viviendas y de centros comerciales llamativos y de gran escala, en la parte este de la ciudad, que es el punto de donde parte precisamente el Transbarca, supone un intento de crear el escenario urbano al que pueden aspirar las nuevas clases medias en ascenso, mientras se consolidan al otro lado de la ciudad nuevas extensiones periféricas para alojar a los efectivos que estos cambios van progresivamente a expulsar de sus localizaciones anteriores

REFLEXIONES FINALES:

Una modificación profunda del sistema de circulación de la ciudad (su apertura a nuevos y variados flujos) y la constatación de cambios sustanciales en la formación del sistema de precios del campo in-

Clara Estrella Romero Unda

mobiliario y de su geografía, bastan para ilustrar el paso de una sociedad tradicional a otra más dominada por las lógicas monetarias —el papel del sistema financiero es clave— y cuya morfología más compleja estaba ya reclamando una dimensión espacial acorde con sus necesidades.

Se ha insistido en la participación de las estrategias comerciales en la remodelación de la centralidad de Barquisimeto y se ha señalado su conexión con el trazado e instalación del sistema Transbarca.

También se ha sugerido que la implantación del sistema de transporte conlleva modificaciones en las infraestructuras viarias que tienen como consecuencia la aparición de avenidas remodeladas con una calidad superior a la anterior y una depurada presencia de agentes comerciales y otros servicios, pero hay otras operaciones vinculadas con los cambios morfológicos tanto del espacio social como del espacio funcional.

Se trata sobre todo de los dos grandes centros comerciales construidos al este de la ciudad (el Centro comercial las Trinitarias y el Centro comercial Sambil), que ofrecen espacios dedicados más al status de clase media, aunque tengan voluntad de ampliar su clientela utilizando una línea prestigiada de transporte colectivo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CEME (2005), centro de estudios Miguel Enríquez, entrevista realizada por Araceli Valera Sánchez y Marcos Mariño Veira a David Harvey. Archivo Chile, Historia político social- Movimiento popular. 2005, p. 45- 60.
- DURKHEIM, É. (1987), La división del trabajo social, Ediciones Akal, Madrid.
- FOUCAULT, M. (2006), Seguridad, territorio, población. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires. Clase del 11 de enero de 1978. P. 15-44.
- Halbwachs. M (1938). La Morfologie sociale. Paris: Librairie Armand Colin, 1970, 190 pages. Collection.
- HARVEY, D. (2001) Spaces of capital: Towards a critical geography. Routledge, New York, 2001.p. 45-67.
- ROCH, F. (2008). La Deriva Patológica del Espacio Social en el Modelo Inmobiliario Neoliberal madri-

Su ubicación al este de la ciudad junto a las zonas de renta alta les asegura de entrada una clientela próxima con alto poder adquisitivo que además confiere el imprescindible prestigio a estos centros comerciales. Es precisamente la persecución de ese prestigio el que moviliza recursos familiares más allá de lo “normal” para reubicarse en el nuevo espacio social, que se alimenta así de endeudamiento familiar y de exclusividad y cuya naturaleza es más monetaria que social.

Esa tensión, en la que la especulación encuentra un campo muy favorable, explica mejor los cambios del mercado que los aumentos derivados del cambio de divisas. El recurso a arquitecturas más o menos espectaculares, forma parte también del dispositivo de prestigio. Estamos en las antípodas del comercio tradicional y de su escenografía propios de una sociedad tradicional que ha sucumbido de forma radical en los últimos años. La poderosa imagen que estos nuevos centros lanzan sobre el conjunto de la población augura pues un porvenir muy poco halagüeño al comercio tradicional que va a quedar para uso exclusivo de los segmentos más modestos de la población que van a sufrir una nueva exclusión.

leño. Diez años de cambio en el mundo, en la Geografía de las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio internacional de Geocritica. Barcelona. Universidad de Barcelona, PP. 26-30 de mayo de 2008

- ROCH, F. (2001) “Hegemonía inmobiliaria y desregulación urbanística. El declive del plan creador”. URBAN, Crecimiento suburbano, n° 6, 2001, pp.7-15.
- ROCH, F. (2008). El problema del precio de la vivienda. morfología social y memoria colectiva, en “Maurice Halbwachs. La memoria colectiva, una categoría innovadora de la sociología actual. Revista Anthropos, n° 218. Barcelona.
- Venezuela. Comisión de Administración de Divisas (CADIVI). GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA N°. 37.625 DE FECHA 5 DE FEBRERO DE 2.003, num.385, p. 27 y 28 Gobierno Bolivariano de Venezuela, Ministerio del Poder Popular, para la Planificación Financiera.