

## SAN CRISTÓBAL, 450 AÑOS: DEL VALLE DE SANTIAGO A GOCHILANDIA PARK

Ligia Esther Mogollón<sup>1</sup>

### RESUMEN

Este trabajo tiene por objeto analizar los estadios a través de los cuales San Cristóbal ha evolucionado en sus cuatrocientos cincuenta años: desde una exigua villa de unos pocos vecinos a una metrópoli posmoderna de más de medio millón de personas (y de casi 1.800.000 habitantes si se toma en cuenta la espontánea aglomeración transfronteriza que se está configurando con Cúcuta –Colombia– y sus alrededores).

### INTRODUCCIÓN.

Para contextualizar teóricamente los cambios físicos, morfológicos, poblacionales y culturales que ha experimentado San Cristóbal, en primer término se tomaron como punto de partida las fases territoriales del crecimiento de la ciudad y algunas fechas puntuales de su evolución urbana, las cuales se inscribieron dentro de procesos universales del devenir de la ciudad, concretamente la evolución geohistórica de las ciudades que plantea Edward Soja (2000) y las etapas del transcurrir de la vida de las ciudades de Henri Lefebvre (1970).

Las fases territoriales a través de las cuales ha evolucionado la ciudad (que fueron determinadas de forma empírica) fueron, en primer término, la fase de implantación de San Cristóbal y las ciudades circundantes en el territorio primigenio. Luego, el crecimiento de San Cristóbal en sus *áreas naturales* de expansión<sup>2</sup>. En tercer término,

el crecimiento de San Cristóbal en sitios un poco más alejados de su lugar de fundación, pero que todavía formaban parte de su municipio de origen, ámbito que denominaremos *periferia urbana*; y por último, la fase del crecimiento de San Cristóbal en sitios y poblaciones que si bien no forman parte de su municipio de origen, han presentado, de forma creciente, estrechas y continuas relaciones física y funcionales con ella. A este ámbito lo denominaremos *periferia metropolitana*.

Las fechas históricas puntuales que se tomaron en cuenta fueron, entre otras, la de la fundación de San Cristóbal (1561); la de 1870, fecha en la cual varios autores coinciden en ubicar el comienzo de la formación de la ciudad cafetalera tachirense<sup>3</sup>; el período 1929-1930, el del inicio de la depresión económica mundial<sup>4</sup>, que tuvo

---

que no poseían obstáculos físicos que limitaran su expansión, como si era el caso de las quebradas que existían al norte y sur de la ciudad existente) y que se urbanizaron siguiendo el patrón reticular colonial.

<sup>3</sup> Pedro Cunill Grau, en su libro *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX* denomina *metrópoli cafetalera* al proceso de crecimiento económico, demográfico y territorial que se “instala” en San Cristóbal a partir de la década de 1870. Por su parte, Alicia Ardao, en su libro *El café y las ciudades de los Andes venezolanos* se refiere al mismo proceso mediante el análisis de cómo la economía del café influyó en la formación, funcionamiento y fortalecimiento de la red urbana andina y sus respectivas áreas de influencia.

<sup>4</sup> Este fenómeno económico también se conoce con el nombre de la Gran Depresión. Se inició en octubre de 1929 y se prolongó durante toda la década de 1930, siendo particularmente intensa hasta 1934. A diferencia de otras crisis anteriores, las medidas económicas tomadas por el Gobierno republicano de Herbert Hoover agrandaron notoriamente la depresión e impidieron la recuperación de la economía.

<sup>1</sup> Profesora de la UNET. Individuo de Número de la Academia de Historia del Táchira.

<sup>2</sup> Como tal tomamos las zonas que estaban ubicadas al este de la ciudad tradicional y que presentaban continuidad física con la ciudad existente dado

repercusiones directas en la caída de la agroexportación cafetalera venezolana y por consiguiente de la tachirensis; el año 1952, cuando se inicia el proceso de planificación de la ciudad; el año 1961, el del cuatricentenario de la ciudad y el actual, 2011, año de su tri-sesquicentenario. Esta integración local-universal, permitió concretar cuatro fases de la evolución de San Cristóbal: *la ciudad política, la ciudad mercantil, la ciudad industrial y la sociedad urbana*, tal y como denomina Lefebvre a las etapas del transcurrir de la vida en las ciudades y las cuales se corresponden con la segunda, tercera y cuarta *revoluciones urbanas*, nombre con el cual identifica Soja a los grandes cambios físicos y culturales por los que han pasado las ciudades,

Dentro de este contexto teórico-conceptual, la expresión “valle de Santiago” al que se alude en el título de esta charla, se refiere al proceso de conformación inicial de San Cristóbal, es decir, *la ciudad política*; y la expresión “Gochilandia Park”, se refiere a la conformación de la última fase evolutiva de la ciudad, es decir, *la sociedad urbana* o

*metrópoli posmoderna*. En el desarrollo de esta charla profundizaremos en el análisis y caracterización de esta última fase, dada su emergencia y actualidad.

Por tanto, en atención a los objetivos de esta exposición me referiré en primer término a las etapas de la evolución geohistórica que plantea Soja; luego a las fases del devenir de las ciudades que postula Lefebvre; en tercer término haré énfasis en la conceptualización de lo que estamos considerando como *metrópoli posmoderna* para finalmente caracterizar las etapas de la evolución de San Cristóbal enunciadas previamente: *la ciudad política, la ciudad mercantil, la ciudad industrial o metrópoli moderna* y finalmente, *la sociedad urbana o metrópoli posmoderna*

### 1. Las etapas de la evolución geohistórica de la ciudad según Edward Soja (2000)

Las etapas geohistóricas de la ciudad las denomina Soja, *revoluciones urbanas*. La inicial o *primera revolución urbana* se remonta a los mismos orígenes de ciudad, la cual coincide con un período que algunos han llamado proto-urbanización y que tiene que ver con las formas de vida urbana de Jericó, hace aprox. 10.000 años. La *segunda revolución urbana* se ubica desde los 6000 años a.C., en las regiones de Mesopotamia, Egipto, Persia, el sub-continente Indio, China, Eurasia y África, que se extiende hasta el Nuevo Mundo, hasta su fin, a mediados del siglo XVIII. Por lo que fue en esta etapa cuando comenzaron a formarse, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, durante el XVII y la primera mitad del XVIII, las primeras ciudades hispanoamericanas de nueva planta.

La *tercera revolución urbana*, se asocia con la Era Europea de la Ilustración, con el desarrollo del capitalismo y con el

Se estableció el control de numerosos precios con un intervencionismo particularmente agresivo en el sector agrícola. Una medida de enormes consecuencias negativas fue el establecimiento del *arancel Smoot-Hawley* en 1930, que condujo a una carrera mundial hacia el proteccionismo y el nacionalismo económico. El resultado es el declive del comercio internacional. Las importaciones estadounidenses descendieron de 4.400 millones de dólares en 1929 a 1.500 en 1932, mientras que las exportaciones cayeron de 5.400 millones de dólares en 1929 a 2.100 en 1932. El comercio mundial y el PIB de los Estados Unidos se redujeron a un 66 y un 68%, respectivamente, entre 1929 y 1934. El control de precios llevó a la reducción del beneficio empresarial, ya de por sí muy bajo por los momentos de deflación. Esto produjo la quiebra de muchos negocios y aumentó el desempleo. En una situación de depresión como esta, existían bienes y capacidad productiva, pero muy poca capacidad económica para adquirir esos bienes. Para mayor información, consultar a Murray Rothbard en *America's the Great Depression* (2008).

advenimiento de una conciencia colectiva de *modernidad*, consecuencia de un ambiente renovado de ideas políticas y sociales que acompañó el advenimiento de la *revolución industrial*. Es decir, que ésta vino precedida de un gran cambio ideológico sin el cual no pueden entenderse las profundas transformaciones que se experimentan en el contexto de la ciudad, el cual pasa de una sociedad agraria a una industrial. El pensamiento racional se convierte en la base del desarrollo de la sociedad industrial, lo que se contrapone al pensamiento preindustrial o agrario, caracterizado por su naturaleza mágica, a-racional y/o religiosa.<sup>5</sup>

Así, la tercera *revolución urbana* está temporalmente conformada por un período de un poco más de dos siglos (mediados del siglo XVIII hasta la década de 1960) en el cual se gesta y consolida la metrópoli moderna gracias a los cambios tecnológicos y culturales producidos por la *revolución industrial*. No obstante, dentro de esta etapa existe todo un amplio espectro de conformación de diferentes tipos de metrópolis modernas, al punto de que podríamos afirmar, que la estructuración de la de los países avanzados (Europa y Estados Unidos) no tiene mucha similitud con la de la mayoría de los países en vías de desarrollo, debido, fundamentalmente, a las diferencias en las características de los procesos de industrialización que se suceden en unos y otros. Este aspecto es crucial para entender el proceso particular de conformación metropolitana que se configura en la siguiente fase, la de la metrópoli posmoderna.

La *cuarta revolución urbana* se centra en el período que abarca desde la década del sesenta del siglo XX a nuestros días, lapso en el que se producen cambios cua-

litativos y cuantitativos en diversas esferas del acontecer de las ciudades. Según Soja, el inicio de este período está asociado a la *crisis urbana* que a finales de la década del sesenta se manifestó en todo el mundo a causa del fin del *boom* económico de la postguerra en los países avanzados<sup>6</sup> (que algunos califican como el fin del *Estado del Bienestar*, que entre otros aspectos se caracteriza por la retirada del Estado de la economía y por la expansión geográfica del sistema hacia una globalización que abarca al capital, la fuerza del trabajo y la producción). La creación de la OPEP<sup>7</sup> y la Guerra de Vietnam fueron hechos que comenzaron a desafiar el orden global establecido por los países desarrollados, circunstancia que se evidenció con la quiebra del orden urbano moderno a través de revueltas sociales que se originaron en las calles de las grandes metrópolis, tales como Los Ángeles, Nueva York, París (1968) y Ciudad de México (1968). Posteriormente, la crisis urbana se acentuó con la llamada *Crisis del Petróleo* de 1973<sup>8</sup>, determinando el punto de inflexión

6 Edward W. Soja: *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishing. 2004, pp. (1ª edición 2000).

7 La Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) fue creada en 1960 como una reacción ante los reajustes inconsultos de los precios del crudo efectuados por las compañías petroleras (conocidas como las 7 hermanas). Como respuesta a la deliberada caída de precios, consecuencia de esos ajustes, Juan Pablo Pérez Alfonzo, ministro de Energía y Minas venezolano, y su homólogo Abdallah Tariki, de Arabia Saudí, propiciaron en Bagdad un encuentro de representantes de Venezuela, Arabia Saudí, Irán, Irak y Kuwait. Después de varios días de deliberaciones, acordaron la creación de la Organización y fijaron como sede inicial la ciudad de Ginebra.

8 La crisis del petróleo de 1973 comenzó el 17 de octubre de 1973, a raíz de la decisión de la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (que agrupaba a los países miembros árabes de la OPEP más Egipto y Siria), de no exportar más petróleo a los países que habían apoyado a Israel durante la guerra del Yom Kippur, que enfrentaba a Israel con Siria y Egipto. Esta medida incluía a Estados Unidos y a sus

5 Fernando Gaja i Díaz: *Revolución informacional, crisis ecológica y urbanismo*. Tetragrama. S. L. España. 2002, pp. 18

que inició la etapa postmoderna de las ciudades. El arquitecto español Carlos García Vázquez identifica esta crisis como el momento histórico que comprende “la irrupción y posterior evolución del... *tardocapitalismo* y del modelo sociocultural a él asociado: la postmodernidad”.<sup>9</sup>

Ahora bien, lo que se está llamando postmodernidad en el ambiente urbano no se considera como una etapa de ruptura con la modernidad y sus expresiones, sino más bien como una transición cultural en la vida social de las ciudades, que se manifiesta entre lo existente y lo nuevo, que todavía estaría en definición. El geógrafo David Harvey cali-

fica a la postmodernidad como una reacción al orden establecido cuyo punto de partida es el modernismo. Al calificar de confuso a este último, concluye que el postmodernismo lo sería por partida doble.<sup>10</sup> El sociólogo García Canlini plantea sus dudas sobre si América latina es o no un continente moderno. Al señalar lo incompleto del proceso de modernidad, advierte que “...el peso cotidiano de estas ‘deficiencias’ hace que la actitud más frecuente entre los debates posmodernos sea en América latina la subestimación irónica. ¿Para qué nos vamos a andar preocupando por la posmodernidad si en nuestro continente los avances modernos no han llegado del todo ni a todos? No hemos tenido una industrialización sólida, ni una tecnificación extendida de la producción agraria, ni un ordenamiento sociopolítico basado en la racionalidad formal y material...”. Al abordar el problema de la postmodernidad en América latina, no la considera como una etapa que reemplazaría la época moderna sino que la concibe como “...un modo de problematizar las articulaciones que la modernidad estableció con las tradiciones que intentó excluir o superar”.<sup>11</sup> En lo que respecta a la globalización y sus conflictos multiculturales, los asume como el pasaje de las identidades modernas, a otras “que podríamos nombrar... como posmodernas”.<sup>12</sup>

Por tanto, tomando en cuenta los aspectos de la periodización geohistórica de Soja, la fundación e implantación territorial de San Cristóbal y de algunas de sus poblaciones vecinas se dio en el marco de la segunda revolución urbana (en los siglos

aliados de Europa Occidental. Al mismo tiempo, los miembros de la OPEP acordaron utilizar su influencia sobre el mecanismo que fijaba el precio mundial del petróleo para cuadruplicar su precio, después de que fracasaran las tentativas previas de negociar con las siete compañías trasnacionales que comercializaban el producto. El aumento del precio unido a la gran dependencia que tenía el mundo industrializado del petróleo de la OPEP, provocó un fuerte efecto inflacionista y una reducción de la actividad económica de los países afectados. Estos países respondieron con una serie de medidas permanentes para frenar su dependencia exterior. No obstante, el embargo provocó una sucesión de ondas de choque en el tejido social de las naciones industrializadas. Las consecuencias fueron: un fuerte decrecimiento del desarrollo económico, recesión e inflación. Estados Unidos, la más destacada superpotencia y creador del orden internacional, se encontraba ahora a la defensiva, afectada por las decisiones de pequeñas naciones. Una de las consecuencias que afectaron directamente a la ciudadanía fue el aumento en el precio de la gasolina. Las medidas de recorte de suministros, mejor conocidas como “colas de gasolina”, se convirtieron en el símbolo más visible del embargo y de su experiencia más directa, sobre todo para los ciudadanos estadounidenses. La crisis de 1973 marcó el fin de una etapa de gran prosperidad económica en el sistema internacional, ya que a partir de esta crisis se siguieron dando acontecimientos que afectaban tanto al sector político como a los sectores económico y social. <http://es.wikipedia.org/wiki/crisisdelpetroleo1973>. 10/02/2010.

9 Carlos García Vázquez: *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Editorial Gustavo Gili S. L. Barcelona, 2004, pp. 1

10 David Harvey: *The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change*. Blackwell Publishing. 2004 (1ª edición 1990), pp. 7

11 Néstor García Canlini: *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Paidós. Buenos Aires. Barcelona. México. 2001, pp.23, 41.

12 Néstor García Canlini: *Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*. Grijalbo. México. 1995, pp. 46

XVI y XVII). No obstante, el verdadero proceso urbanístico de San Cristóbal (la conformación de la *ciudad mercantil*, la *ciudad industrial* y la *sociedad urbana*) se registra en los últimos veinte años: esto es, a partir de las últimas décadas del siglo XIX, durante todo el s. XX y en lo que va del presente, es decir, en el marco de la *tercera y cuarta revolución urbanas*.

## 2. Etapas en el devenir de las ciudades (Henri Lefebvre, 1970)

A principios de la década del setenta del siglo XX el sociólogo francés Henri Lefebvre esboza la tesis de la urbanización total de la sociedad como punto de partida de su teoría sobre la transformación de la *ciudad* en lo *urbano*.<sup>13</sup> A la concreción de esa proposición la denomina *sociedad urbana*, señalando, en ese entonces, que todavía el proceso era una cuestión virtual<sup>14</sup> pero que podría en pocos años ser una realidad; por lo que vislumbra, con unas décadas de anticipación, los procesos de difusión metropolitana que se darán en casi todo el planeta, los cuales caracterizan la actual *metrópoli postmoderna*.

Lefebvre define el término *sociedad urbana* como concepto y como hipótesis. Como concepto, establece que esta nueva sociedad surge de la industrialización, es decir, que califica a la *sociedad urbana* como una *sociedad posindustrial*". Según el autor, el "transcurrir del fenómeno urbano" –a lo largo de todos los siglos desde que aparecieron las primeras ciudades– estaría definido por hitos o estadios: el primero lo

constituye la *ciudad política*, es decir, aquella que instaura una vida social organizada en función de la agricultura y de la aldea y la cual "administra, protege y explota un territorio, con frecuencia amplio".<sup>15</sup> Luego le sucede la *ciudad mercantil* o *ciudad comercial*, la cual se inserta en el proceso a través del intercambio comercial, que a su vez se convierte en una *función* urbana (de la cual surgen unas formas arquitectónicas y urbanísticas que definen una nueva estructura urbana). Luego, en un corto lapso de tiempo, aparece el capital industrial, y en consecuencia, la *ciudad industrial*. Y finalmente, se llega a la fase que llama sociedad urbana (ó lo urbano).

La *sociedad urbana* que anticipó Lefebvre, estaría caracterizada por una gran concentración urbana, por el éxodo rural, por la extensión del tejido urbano, por una completa subordinación de lo agrario a lo urbano y por la consideración –a nuestro juicio la más relevante– de que la industria (o la industrialización) era un proceso que no necesariamente iba a estar presente en la configuración de lo *urbano*. En esta última consideración, creemos que reside la clave para el estudio de los procesos urbanos que se están dando en los países en desarrollo, en donde situamos la problemática de la metrópoli latinoamericana contemporánea y obviamente el caso de San Cristóbal.

Aun cuando Lefebvre no pudo vislumbrar de una manera precisa el tipo de sociedad que sustituiría a la industrial, sí sentó la idea de un cambio cualitativo importante. Cuando señaló que la ciudad industrial sería reemplazada por otra sociedad (que él llamó la *sociedad urbana*), incluso llegó a preguntarse si pudiera ser la del ocio. El hecho de que en la década del setenta no pudiera avizorar la naturaleza de la sociedad que en muy pocos años reemplazaría a la *sociedad*

13 Henri Lefebvre: *La revolución urbana*. Alianza editorial. Madrid. 1976, pp. 8 (1ª edición: 1970).

14 Lefebvre se refería a que la hipótesis tenía la virtud para producir el efecto, para materializarse. Por lo que la acepción que le da a *virtual* en este contexto, no tiene nada que ver con las características de virtualidad de las nuevas tecnologías de la comunicación.

15 *op. cit.* pp. 15-21

*urbana* (que no sería otra sino la sociedad informacional), de ninguna forma le resta validez a sus planteamientos.

### 3. Caracterización de la *metrópoli posmoderna* en la cuarta revolución urbana

A partir de la década del setenta del siglo XX comenzaron a ocurrir hechos que desafiaron el orden global establecido por los países desarrollados, produciéndose una crisis urbana que daría comienzo al posmodernismo. La nueva reestructuración socio-económica y los cambios tecnológicos que se suscitaron, dieron por resultado, tanto a nuevas formas de difusión territorial<sup>16</sup> como a un nuevo ambiente cultural y simbólico en las ciudades. A esta conjunción de intereses y dimensiones es a lo que denominaremos *metrópoli posmoderna* o *metrópoli contemporánea*.

Por tanto, para muchos estudiosos de los fenómenos metropolitanos contemporáneos, lo que connota a la ciudad postmoderna —más allá de los cambios morfológicos que se han hecho patentes, de una forma en las ciudades de los países industrializados y de otra en las ciudades de los países en desarrollo—, son otros aspectos que no son tan tangibles y definibles, y que están referidos, más que a la *estructura urbana*, a la *experiencia urbana*. Entre éstos estarían las nuevas culturas urbanas, los sueños, los deseos y los miedos de la gente, la variedad de las nuevas tribus urbanas, las formas de consumo y la nueva demanda de la ciudad. Como bien lo expresa Amendola:

<sup>16</sup> En el caso de los países avanzados, las nuevas formas de difusión territorial consistieron en áreas o regiones metropolitanas policéntricas fundamentadas en la industrialización y las nuevas tecnologías; y en los países en desarrollo, en grandes áreas metropolitanas caracterizadas, en su mayor parte, por un rápido crecimiento de áreas de asentamientos informales, en economías nacionales con un débil desarrollo tecnológico e industrial.

La ciudad nueva toma forma aún antes que en las arquitecturas, en las culturas, en los valores, en los estilos de vida. Con los pies estamos todavía en la escena física de la ciudad habitual, y con la cabeza, en la ciudad mediática de la hiperrealidad y del imaginario.<sup>17</sup>

Por lo tanto, para entender y analizar a la ciudad posmoderna no basta con tomar en cuenta los aspectos funcionales, morfológicos y económicos. También son de sumo interés los aspectos sociológicos, culturales y simbólicos. En los análisis actuales de los pensadores de la ciudad contemporánea notamos un viraje que tiende a la exploración de éstos aspectos al punto de que, incluso, advertimos cómo los pensadores marxistas han dejado de lado, sin excluirlo, el argumento manido de la lucha de clases y sus resultados físico-espaciales, como única razón para el análisis de los fenómenos urbanos. Sobre este particular, el semiólogo colombiano Armando Silva, señala que las distintas apreciaciones marxistas han descuidado casi en su totalidad la estructuración simbólica de la ciudad. Por contraste, propone que el estudio de la ciudad debe dejar de verse como el ejercicio de los sectores dominantes sobre “el pueblo inerme”, y dar paso a otras posibilidades, entre las cuales está considerarla como “el lugar del mestizaje y del encuentro cultural”.<sup>18</sup>

Algunos pensadores de la ciudad contemporánea, prefieren hoy en día usar otros términos diferentes al de *metrópolis* para referirse a estas formaciones urbanas. Tal es el caso del geógrafo norteamericano Edward Soja que las categoriza como *posmetrópolis* con sus diferentes variantes: *cosmópolis*, *exópolis*, *tecnópolis*, *fractal city*,

<sup>17</sup> Giandomenico Amendola: *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Celeste Ediciones. 2000, pp. 17

<sup>18</sup> Armando Silva: *Los imaginarios urbanos*. Arango Editores Ltda. Bogotá, 2006, pp.69 (1ª edición 1992)



etc.<sup>19</sup> O el de la planificadora norteamericana Leonie Sandercock, quien bajo el nombre de cosmópolis las define como una utopía alcanzable.<sup>20</sup> Las metrópolis posmodernas (o cualquiera que sea el nombre adoptado para identificarlas) también varían dependiendo de los contextos geopolíticos y de sus condicionantes económicas, sociales y culturales, que las moldean, por lo que han determinado una amplia diversidad, con grandes diferencias de sus problemas y potencialidades. Lo que sí está claro es que se deben usar nuevas pautas de pensamiento para abordarlas, que dejan de lado los grandes metarrelatos usados por la modernidad para interpretarlas.<sup>21</sup>

El arquitecto español García Vázquez, identifica diferentes visiones o formas de mirar a la ciudad contemporánea (recalca que suplanta el término *modelo* por el de *visiones* toda vez que las *visiones urbanas* remiten a formas de mirar –no tanto a cómo es la ciudad sino a qué nos interesa de ella–. Establece doce “ciudades” como pequeños relatos para aproximarse a la ciudad contemporánea, los cuales aluden a distintas sensibilidades, intereses, contextos e ideologías para interpretarlas. Ellas son: la ciudad de la disciplina, la ciudad planificada, la ciudad poshistórica, la ciudad global, la ciudad dual, la ciudad de espectáculo, la ciudad sostenible, la ciudad como naturaleza, la ciudad de los cuerpos, la ciudad vivida, la cibercidad y la ciudad *chip*.<sup>22</sup>

19 Edward W. Soja. *Postmetrópolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishing. 2004. (1ª edición: 2000).

20 Leonie Sandercock. *Towards Cosmopolis*. Wiley Editorial. 2003. (1ª edición: 1998)

21 García Vázquez, pp. 2: según el autor, el filósofo francés Jean-Francoise Lyotard acotó el término metarrelato para definir las construcciones históricas lineales y coherentes “que la modernidad elaboró para conseguir legitimarse social, política y culturalmente”

22 Carlos García Vázquez: *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Editorial Gustavo Gili S. L. 2004, pp.

De forma tal que el estudio de lo que estamos llamando metrópoli posmoderna o metrópoli contemporánea requiere de la comprensión de los cambios epistemológicos que la connotan y los cuales según Martínez, Thomas Khun definió como *cambio de paradigma*, que en términos generales refleja el cambio de una orientación positivista a otra denominada pospositivista. En la primera, su filosofía está fundamentada en la existencia de una realidad “totalmente hecha, acabada y plenamente externa y objetiva, y... nuestro aparato cognoscitivo es como un espejo que la refleja dentro de sí...”, por lo que la objetividad del conocimiento es considerada inobjetable. Así, las proposiciones filosóficas o metafísicas y éticas, al no tener un referente empírico directo, “... no tendrían sentido alguno”. En la otra orientación, la pospositivista, se introduce el principio de indeterminación e incertidumbre, que entre otras características, asume la no objetividad del conocimiento.<sup>23</sup>

En lo que a la operacionalización de lo positivo o pospositivo en la ciudad se refiere, nos parece de gran utilidad las definiciones que plantea el sociólogo venezolano Silverio González sobre la ciudad positiva y la pospositiva. Señala cómo la ciudad positiva se centra en “sus componentes materiales, delimitables, fijos, separables, regulares, cuantitativos, físicos. Vale decir: individuo, lugar, aglomeración, actividad, área, función, espacio físico”. Dado que en la mayoría de los países del mundo la definición de ciudad viene dada por la cantidad de población urbana, refiere que la definición censal no sería la más representativa de las ciencias sociales y espaciales, en tanto que deja de lado los elementos móviles básicos de la actividad humana como serían los desplazamientos al trabajo o a sitios de servicios

23 Miguel Martínez: *La investigación cualitativa etnográfica en educación*. 1991. pp.14-16

y de recreación, o los desplazamientos para regresar al sitio de vivienda. También deja de lado algunos lugares fijos de gran importancia para entender la dinámica urbana como lo son los propios sitios de trabajo.<sup>24</sup> Advierte que para “responder de una manera pospositiva a la definición de ciudad habría que comenzar por abrir los ojos a lo móvil en lo urbano, a su dinámica, a sus flujos” Coincide con Choay en relación a que la superación de la ciudad positiva no significa negarla, sino entenderla mucho más allá de la simple consideración de ella como objeto y funciones. Señala que la presencia de movimientos y flujos diluye a la ciudad, apareciendo lo urbano como “contexto de interacción, como ámbito de comunicación, como un espacio / tiempo de múltiples significaciones”.

La adopción del paradigma epistemológico del postpositivismo para el análisis del proceso de cambios en la metrópoli contemporánea derivó también de la percepción personal de que el tema de lo metropolitano—sobre todo en una zona fronteriza de gran dinamismo, movilidad y conflictividad como la de San Cristóbal— dada su condición dinámica y aleatoria, no podía seguir siendo analizado desde los fundamentos “objetivos” del positivismo, sino a través de otras visiones que admitieran el entendimiento de la compleja y, muchas veces, contradictoria realidad. El paradigma adoptado permite el despliegue de nuevos conceptos, teorías y métodos, toda vez que los métodos de análisis considerando solamente la visión “fija” de la ciudad (la ciudad positiva) nos llevaría a una visión parcial del problema.

Como punto de partida para el análisis del fenómeno de la metrópoli posmoderna tomaremos la idea de una nueva concepción del espacio en la cual, éste sea “un conjunto

indisoluble de sistemas de objetos y sistemas de acciones”.<sup>25</sup> En este sentido, tomamos las propuestas de varios autores sobre la teorización práctica de la producción del espacio. Fundamentalmente nos acogimos a las ideas del sociólogo Henri Lefebvre y a la de los geógrafos Edward Soja, Milton Santos, Joan Nogué, y Abel Albet quienes, entre otros, tienen en común un enfoque posmoderno del *espacio geográfico*. Así lo resumen elocuentemente los dos últimos:

La formación y transformación de las regiones está hecha de procesos materiales y discursivos, físicos y simbólicos, palpables y representados, económicos y culturales, humanos y sociales, reales e imaginados; y todo ello sedimentado en paisajes físicos, políticas públicas, geografías imaginativas.<sup>26</sup>

Es importante dejar constancia de que no obstante a que adoptamos una nueva concepción de lo espacial para el análisis de la metrópoli posmoderna, en la que se podrían mezclar aspectos físicos y no físicos, fijos y móviles, metafísicos, literarios y metafóricos, etc., tenemos presente el no alejarnos de la materialización de logros concretos en la producción de una teoría sobre los espacios metropolitanos que facilite su análisis y su operacionalización. En este sentido, tomamos las recomendaciones de Castells y Borja de que es preciso prever alternativas territoriales que deriven en una adecuada base económica para el sistema urbano, pero sobre todo, dotar de infraestructura urbana, calidad de vida, integración social y gobernabilidad a las aglomeraciones metropolitanas.<sup>27</sup>

25 Milton Santos: *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel Geografía. 2000. pp. 53-56.

26 Joan Nogué y Abel Albet: “Cartografía de los cambios sociales y culturales”. En *Geografía Humana*. J. Romero (coord.). Editorial Ariel S. A. Barcelona. 2004. pp. 169.

27 Manuel Castells y Jordi Borja: *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la informática*. Santillana, S. A. Taurus. 1997. pp.144.

24 Silverio González: *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. 2005. pp.11-12



Destacamos la gobernabilidad y la integración social. La gobernabilidad, en términos político-institucionales significa el abocamiento del problema del desbordamiento urbano descontrolado. Éste pasa por la recuperación de la territorialidad en tres distintos niveles: el municipal, el metropolitano y el metropolitano regional.<sup>28</sup> Dicho esto, nos parece esencial profundizar en la problemática de la definición de los ámbitos jurídico-administrativos de gestión de los servicios colectivos en el sistema político-institucional de lo metropolitano, los cuales aparecen como factores de gran peso en el proceso metropolitano en desarrollo. Coincidimos en la idea de que para avanzar en la integración de la diversidad en el espacio metropolitano es imprescindible la caracterización de sus ámbitos de gobierno, sin lo cual la gestión metropolitana estaría “irremediablemente condenada al fracaso”.<sup>29</sup>

Para ser consecuentes con las ideas expuestas de que los espacios (y por tanto las aglomeraciones metropolitanas) no son sólo ámbitos de lo económico sino, sobre todo, los espacios de lo social y de la vida colectiva, es también preciso profundizar en la teorización sobre la concreción del soporte físico espacial que Alexiou llama “justicia socio-espacial”. Éste, traducido en clave operacional no es otra cosa que un sistema de equipamientos que estructura, integra y articula a las regiones o zonas urbanas servidas. En términos culturales, son los espacios de encuentro, de intercambio, de asociación y de apropiación colectiva.<sup>30</sup>

28 Sonia Barrios: “Las metrópolis al principio del nuevo milenio: una agenda para el debate”. [www.comunit.com/la/teoriasdecambio/](http://www.comunit.com/la/teoriasdecambio/) s/f. pp.8. 20/12/2006.

29 Marco Negrón: “La planificación local y el contexto metropolitano”. *Urbana* 19. Caracas. 1996.

30 Ionannis Alexious: “El Sistema de Equipamientos: sistema estructurante de la ciudad Metropolitana. Análisis morfológico”. *Escala* N° 196. Año 40. Bogotá. 2004. pp. 14.

### **La sociedad informacional como expresión de la ciudad postmoderna**

Así como la metrópoli moderna fue la expresión de la sociedad industrial, la metrópoli contemporánea (o posmoderna) es la expresión de la sociedad informacional. Ésta se produce como resultado del proceso de cambio de la era industrial a otra que se comenzó a gestar a principios de la década del 80 del siglo XX: la era o civilización informacional, caracterizada por el ascenso del sector cuaternario o del conocimiento como fuente principal de generación de riqueza.<sup>31</sup> Las características del espacio en donde en general se manifiesta la sociedad informacional, la ciudad informacional, es a nuestro juicio, la clave para entender los aspectos tanto físicos, como sociales, económicos, culturales y simbólicos de la metrópoli contemporánea. La adjetivación que de ella hace Castells a finales de la década del ochenta del siglo pasado, reúne los elementos para la cabal comprensión del fenómeno urbano posmoderno (sobre todo del latinoamericano) en curso. Así la describe:

La ciudad informacional no es la ciudad de las tecnologías de la información profetizada por los futurólogos. Ni es la tecnópolis totalitaria denunciada por la nostalgia del tiempo pasado. Es la ciudad de nuestra sociedad, como la ciudad industrial fue la forma urbana de la sociedad que estamos dejando. Es una ciudad hecha de nuestro potencial de productividad y de nuestra capacidad de destrucción, de nuestras proezas tecnológicas y de nuestras miserias sociales, de nuestros sueños y nuestras pesadillas. La ciudad informacional es nuestra circunstancia.<sup>32</sup>

31 Fernando Gaja i Díaz: *Revolución informacional, crisis ecológica y urbanismo*. Tetragrama. S. L. España. 2002, pp. 99-100

32 Manuel Castells: *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza Editorial. 1989, pp.18-19

De esta descripción es importante derivar dos premisas: en primer término, que los aspectos contradictorios de la ciudad informacional ponen de manifiesto que el progreso tecnológico no necesariamente va unido al progreso social. Y en segundo lugar, que en los países en desarrollo, también se dan situaciones y espacios fundamentados en tecnologías avanzadas. Por tanto, la relación entre tecnología y trabajo resulta decisiva para entender la dinámica urbana en tanto estructura social, la cual Castells define como *dual*. El autor señala la diferenciación de la fuerza de trabajo en dos sectores dentro de la economía (la economía formal basada en la información y la economía informal basada en la fuerza de trabajo descualificada) como el aspecto generador de dualización urbana. La proporción de la fuerza de trabajo representada por los grupos sociales con mayor educación, mejor cualificación y mejor nivel social se convierte “en la espina dorsal de la nueva economía informacional”. Por tanto, la expresión urbana de este proceso de diferenciación de la fuerza de trabajo es a lo que se llama la ciudad dual. No obstante, puntualiza que la economía informal dista mucho de las actividades de supervivencia con que se les ha asociado generalmente. Señala que ésta no se puede igualar necesariamente con la pobreza urbana, por lo que el dualismo urbano pertenece “a una nueva estructura socio-económica caracterizada por las diferentes dinámicas de

#### 4. Fases del devenir histórico de San Cristóbal

##### 4.1. La ciudad política en San Cristóbal

Se configura en el período 1561-1870, definido por la fecha de la fundación de San Cristóbal y por la época en la que según varios historiadores comienza la conformación de la *metrópoli cafetalera* tachirenses. Este proceso de cambio está caracterizado por un crecimiento paulatino, físico y demográfico, en el cual se suceden sistemáticamente el pe-

riodo colonial, el de la independencia y parte del republicano. El lento crecimiento urbanístico de San Cristóbal y la red de pueblos estuvo morfológicamente condicionado por el trazado de la retícula hispánica original.

##### 4.2. La ciudad mercantil en San Cristóbal

Se configura en el período 1870-1930, en el cual se desarrolló el conglomerado urbano que logró articular espacial y económicamente a San Cristóbal y las poblaciones de sus inmediaciones (Táriba, Libertad, Independencia, Palmira, Rubio, Colón, Santa Ana, San Antonio, Ureña, etc.) a través del funcionamiento de la *metrópoli cafetalera* tachirenses. El inicio del período está relacionado con la fase de florecimiento de la economía cafetalera, y el término, por la depresión económica mundial que la hundió. En el caso específico de los Andes venezolanos, el trastrocamiento de la demanda mundial del café se unió al decaimiento de la agricultura por el desgaste de las tierras y la falta de tecnificación.<sup>33</sup> Aparte de los factores mundiales que influyeron en este período, también habría que realzar un hecho político de gran significación en lo que a la consolidación de la ciudad burguesa venezolana se refiere: la ascensión al poder nacional de los andinos a partir de 1899. El sociólogo Silverio González destaca cómo la idiosincrasia de los andinos (“su forma de ser, sin pretensiones elitescas; su sentido del trabajo y de la familia”) abonó las bases que permitieron ganar la guerra no declarada contra la ciudad que había prevalecido en el siglo XIX. Lo resume con esta frase: “... los andinos no llegaron para saquear e irse, sino para quedarse y terminar de consolidar a la *ciudad burguesa*”.<sup>34</sup>

33 Alicia Ardao: *El café y las ciudades en los Andes venezolanos (1870-1930)*. BAT 177. Caracas, 2002, pp.

34 Silverio González: *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas, 2005, pp. 85-87

#### 4.3. La ciudad industrial en San Cristóbal

Se configura en el período 1930-1990. Dada la complejidad de los procesos que en esta formación se suscitan, se han definido dos sub-períodos dentro de esta fase, el de 1930 a 1961 y el de 1961 a 1990. El primer sub-período en lo regional y nacional está caracterizado por la caída del comercio de exportación y por la muerte de Juan Vicente Gómez en diciembre de 1935 y con la fecha conmemorativa y emblemática del cuatricentenario de la ciudad en 1961. En el Táchira y en San Cristóbal, la consolidación de la ciudad burguesa auspiciada por la presencia andina en el poder nacional, se verá reflejada en la conformación de una red carretera que interconectaría a los centros urbanos entre sí y a éstos con el resto del país, y en la construcción de obra pública monumental. A partir de la muerte de Gómez, y como consecuencia de un ambiente de libertades progresivas, comenzará el proceso de *descentramiento* de la ciudad con la aparición de las primeras expansiones fuera del casco urbano tradicional, tanto las planificadas como las áreas informales espontáneas. Aun cuando el régimen político de los tachirenses continuó a través de los gobiernos de López Contreras y Medina Angarita durante el período 1935-1945, con éstos se inicia una progresiva liberación política y económica que junto a la “urbanización mental” que según Almandoz se vivía en el país, supuso el surgimiento de nuevos grupos sociales, de sectores residenciales diferenciados y de partidos políticos, cuyos seguidores pedían democracia. En lo urbanístico, esta nueva condición política y social se reflejó, por parte del Estado, en el comienzo de lo que sería el estudio y planificación del crecimiento de las ciudades venezolanas.<sup>35</sup>

35 Silverio González: *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convi-*

Consecuentemente, a principios de la década del cincuenta se inicia el proceso oficial de la planificación urbanística de la ciudad con el Plano Regulador de San Cristóbal de 1952. Sus aplicaciones parciales, en lo relativo al comienzo de la construcción de la Unidad Vecinal y de vialidad estructurante de la ciudad, darían claro inicio a la formación de la metrópoli moderna sancristobalense.

El segundo sub-período de la conformación de *la ciudad industrial* de San Cristóbal, el de 1961 a 1990, se caracteriza por una intensa actividad planificadora urbanística y territorial, como consecuencia del inicio del proceso venezolano de regionalización. En este lapso se hicieron muchas apuestas al progreso del Táchira basadas en las supuestas potencialidades de San Cristóbal y la región como polo de desarrollo que irían a difundir crecimiento económico y desarrollo a la ciudad y su área de influencia. Como consecuencia, se produce también una incesante teorización hacia la búsqueda de una conformación metropolitana para San Cristóbal, que dio origen a una proliferación de instrumentos de ordenación urbanística y territorial, de los cuales muy poco se pudo concretar.

#### 4.4. La sociedad urbana o metrópoli posmoderna en San Cristóbal

Esta fase comienza a mediados de la década de los ochenta hasta nuestros días y está caracterizada por cambios en la estructura

*vencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas, 2005, pp. 90-99. El ambiente de libertades daría origen a una “política de calle” según la cual el poder era interpelado desde los espacios públicos por las masas emergentes, todo lo cual conduciría a la Revolución de Octubre de 1945, que según González abrió el paso definitivo a una ciudad distinta que estaba en proceso de gestación: *la ciudad masificada*. Según el autor, ésta tendría una vida de más de 4 décadas, para dar origen, a partir de 1989, a *la ciudad violenta*, que hoy estamos viviendo.

territorial, espacial-demográfica y morfológica de San Cristóbal y sus pueblos y ciudades circundantes, pero sobre todo, por cambios en la *experiencia urbana* que de la metrópoli tienen tanto los moradores de San Cristóbal como los de su área metropolitana y aún los de la zona fronteriza Cúcuta-San Antonio-Ureña. La *experiencia urbana*, es, en gran medida, una consecuencia de los cambios estructurales arriba mencionados y desde el punto de vista sociológico está enmarcada dentro de las características que definen a la *ciudad violenta*.<sup>36</sup>

Los cambios físico-territoriales están referidos a la progresión y extensión del crecimiento urbano, sobre todo en los municipios vecinos, sin una adecuada conectividad vial interurbana y sin la existencia de un funcional sistema de transporte público, como también a aspectos más puntuales desde el punto de vista urbanístico, referidos a una atrofia del sistema vial estructurante de San Cristóbal (construido en las décadas de los años 60, 70 y 80), el cual no se corresponde con el vertiginoso crecimiento de las dos últimas décadas del parque automotor de San Cristóbal y de las ciudades y pueblos circundantes.

La rápida expansión urbana en nuevos territorios ha estado acompañada, simultáneamente, por un intenso crecimiento demográfico que algunos han calificado como “el crecimiento explosivo de San Cristóbal”. No obstante, esta aseveración no es del todo exacta ya que si nos remitimos a las cifras

censales del crecimiento demográfico de San Cristóbal en las últimas 5 décadas, se puede evidenciar que en los períodos más recientes (1981-1990 y 1990-2001) la tasa de crecimiento intercensal anual de San Cristóbal decreció en comparación con los periodos 1950-1961, 1961-1971, 1971-1981, en los cuales fue muy superior a la actual. Es decir, que lo que realmente se está presentando es un fenómeno de decrecimiento relativo de la población urbana localizada en el municipio San Cristóbal en contraposición al aumento sostenido de población de los municipios y ciudades y pueblos adyacentes (es decir, Táriba del municipio Cárdenas; Palmira, del municipio Guásimos; Cordero, del municipio Andrés Bello; Libertad e Independencia de los municipios homónimos) y con los cuales San Cristóbal mantiene desde hace siglos, estrechas relaciones funcionales, económicas, administrativas y sociales.

El fenómeno de crecimiento demográfico en los municipios vecinos es tan contundente que según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), dentro de unas dos décadas en San Cristóbal comenzará un proceso de decrecimiento de su población en términos absolutos, al punto de que para alrededor de 2050 su población sería la misma que hubo en 2004, es decir, alrededor de 270.000 habitantes. No obstante, esto no indicaría la pérdida de importancia de San Cristóbal, sino más bien su consolidación como *metrópoli posmoderna* (es decir, como un núcleo de servicios terciarios metropolitanos: servicios comerciales, financieros, hoteleros, educacionales, de salud, etc). Esta situación es el resultado de un proceso de cambio cuantitativo y cualitativo que están experimentando la mayor parte de las ciudades intermedias y grandes del mundo y que se manifiesta por la disminución del crecimiento demográfico

36 Silverio González: *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas, 2005, pp. 99. Según el autor, el fracaso de la población para salir de la masa y procurarse un mínimo de vida digna (ese “mínimo vital”) creó sentimientos comunes de frustración que llevaron poco a poco a la violencia. “... Desde la violencia verbal, la violencia delincinencial, hasta la violencia social explosiva ‘del día en que bajaron los cerros’ en el Caracazo de 1989”.

en su ámbito municipal originario y por el aumento del crecimiento físico y demográfico (la mayor parte de las veces de forma anárquica y descontrolada) de los municipios que están en sus alrededores inmediatos. Este fenómeno se conoce con el nombre de metropolización.

Desde el punto de vista morfológico se observan zonas de acelerado crecimiento urbano espontáneo, de tal magnitud, que en un lapso de menos tres décadas se han establecido populosas ciudadelas, como es el caso de San Josecito en el municipio Torbes, que han terminado por trastocar la funcionalidad de San Cristóbal (esto porque como se dijo anteriormente, prácticamente la ciudad tiene la misma viabilidad estructurante e interurbana que se construyó en la fase de *la ciudad industrial* o *metrópoli moderna*). Habría que añadir la particularidad de que la mayor parte de los desarrollos espontáneos están contruidos en zonas de terrenos inestables y con escasos o ausentes servicios públicos, con los consiguientes problemas derivados: deslizamientos continuos y pérdidas de viviendas.

Para concluir, la *experiencia urbana* en la nueva conformación metropolitana de San Cristóbal está referida, en la mayor de los casos, a sentimientos y percepciones negativas que tiene los habitantes y usuarios de la metrópoli. Entre ellos el sentimiento de inseguridad y minusvalía que presentan algunos sectores de la población que habitan en zonas inestables ante la pérdida de sus viviendas, pertenencias e inclusive sus vidas. El estrés y la incomodidad que representa para el usuario del transporte público o privado el tener que permanecer por largo tiempo en los atascos generados por la poca capacidad del sistema vial principal. Todo esto aunado a la inseguridad, miedos e incertidumbre que conlleva el estar viviendo en la fase de la *ciudad violenta* a la que aludimos previamente.

## Bibliografía

- -Alexious, Ionannis. "El Sistema de Equipamientos: sistema estructurante de la ciudad Metropolitana. Análisis morfológico". *Escala N° 196*. Año 40. Bogotá. 2004.
- -Amendola, Giandomenico. *La ciudad postmoderna*. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea. Celeste Ediciones. 2000.
- -Ardao Alicia. *El café y las ciudades en los Andes venezolanos (1870-1930)*. BAT 177. Caracas, 2002, pp.
- Barrios, Sonia.: "Las metrópolis al principio del nuevo milenio: una agenda para el debate". [www.comminit.com/la/teoriasdecambio/s/f](http://www.comminit.com/la/teoriasdecambio/s/f). pp.8. 20/12/2009.
- Castells, Manuel y Borja, Jordi. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la informática*. Santillana, S. A. Taurus. 1997.
- Cunill Grau, Pedro. *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Ediciones de la Presidencia de la Republica. Caracas. 1987. Tomos 1-3
- Gaja i Díaz, Fernando. *Revolución informacional, crisis ecológica y urbanismo*. Tetragrama. S. L. España. 2002, pp. 18
- García Canclini, Néstor. *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Paidós. Buenos Aires. Barcelona. México. 2001.
- García Canclini, Néstor. *Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*. Grijalbo. México. 1995, pp. 46
- García Vásquez, Carlos. *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Editorial Gustavo Gili S. L. Barcelona, 2004
- González Téllez, Silverio. *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido en la convivencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. 2005.
- Harvey, David. *The condition of post-*

- modernity. An enquiry into the origins of cultural change.* Blackwell Publishing. 2004 (1ª edición 1990), pp. 7
- Lefebvre, Henri. *La revolución urbana.* Alianza editorial. Madrid. 1976. (1ª edición: 1970).
  - Martínez, Miguel. *La investigación cualitativa etnográfica en educación.* 1991.
  - Negrón, Marco. “La planificación local y el contexto metropolitano”. *Urbana* 19. Caracas. 1996.
  - Nogué Joan y Albet Abel. “Cartografía de los cambios sociales y culturales”. En *Geografía Humana.* J. Romero (coord.). Editorial Ariel S. A. Barcelona. 2004.
  - Sandercock, Leonie. *Towards Cosmopolis.* Wiley Editorial. 2003. (1ª edición: 1998)
  - Santos, Milton. *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción.* Ariel Geografía. 2000.
  - Silva, Armando. *Los imaginarios urbanos.* Arango Editores Ltda. Bogotá, 2006, pp.69 (1ª edición 1992).
  - Soja, Edward W. *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions.* Blackwell Publishing. 2004, pp. (1ª edición 2000).