

CUADERNOS DE
**VIVIENDA,
URBANISMO**^Y

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo es una revista especializada en estudios relacionados con el problema del alojamiento, especialmente para la población de bajos ingresos y su relación con el territorio. Publicará principalmente tanto avances como resultados de investigaciones de carácter interdisciplinario, con especial referencia a los países latinoamericanos.

Pontificia Universidad Javeriana

Rector

Joaquín Emilio Sánchez García, S. J.

Vicerrector Académico

Vicente Durán Casas, S. J.

Facultad de Arquitectura y Diseño

Decano Académico

Octavio Moreno Amaya

Decano del Medio Universitario

Antonio José Sarmiento Nova, S.J.

Directora Editora Cuadernos de Vivienda y Urbanismo

Olga Lucía Ceballos Ramos, Magistra en Urbanismo
Directora del Instituto Javeriano de
Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana

Coordinadora editorial

Milena Rincón Castellanos, Magistra en Geografía
Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana

Sandra Liliana Caquimbo S.
Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana

Comité Editorial

Anne-Catherine Chardon, Doctora en Geografía
Universidad Nacional de Colombia, Manizales

Martha Eugenia Chávez González, Doctora en
Arquitectura, Universidad de Colima, México

Jorge Alberto Galindo Díaz, Doctor Arquitecto
Universidad Nacional de Colombia, Manizales

Jaime Hernández García, Doctor en Arquitectura,
Urbanismo y Paisaje
Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá

Olga Lucía Londoño Palacio, Ph. D. en Antropología
*International Corporation of Networks
of Knowledge, ICONK*

Isabel Rodríguez Chumillas, Doctora en Geografía
Universidad Autónoma de Madrid, España

Alberto Saldarriaga Roa, Esp. en Planeamiento Urbano
Universidad Jorge Tadeo Lozano

Comité Científico

Carlos Enrique Botero, Master of Science in
Urban Design
Universidad del Valle

Julián Alberto Caicedo Medina, Magister en
Desarrollo Urbano
Universidad de Buenos Aires

Horacio Capel, Dr. en Filosofía y Letras, Sección de
Geografía
Universidad de Barcelona

Amelia Fernández Juan, Dra. en Economía y Gestión de
La Salud
Pontificia Universidad Javeriana

Beatriz García Moreno, Ph. D. en Historia Crítica y
Teoría de la Arquitectura
Pontificia Universidad Javeriana

Alan Gilbert, Ph. D. en Filosofía y Literatura
University College London

Rodrigo Alejandro Hidalgo Dattwyler, Dr. en Geografía
Humana
Pontificia Universidad Católica de Chile

Paola Andrea Jirón Martínez, Ph. D. en Planificación
Urbana y Regional
Universidad de Chile, INVI

Frank Marcano Requena, Doctor en Urbanisme et
Amenagement
Universidad Central de Venezuela

Rubén Sepúlveda Ocampo, Esp. en Vivienda Social,
Diseño Urbano
Universidad de Chile

Carlos Alberto Torres, Magister en Urbanismo
Universidad Nacional de Colombia

Alejandro Vivas Benítez, Ph. D. en Economía
Pontificia Universidad Javeriana

Consejo Editorial

Antonio José Sarmiento Nova, S.J.,
Decano del Medio Universitario
Facultad de Arquitectura y Diseño
Pontificia Universidad Javeriana

Octavio Moreno Amaya, Arquitecto, Decano Académico
Facultad de Arquitectura y Diseño
Pontificia Universidad Javeriana

Olga Lucía Ceballos Ramos, Magister en Urbanismo
Directora del Instituto Javeriano de Vivienda y
Urbanismo

Milena Rincón Castellanos, Magistra en Geografía
Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana

Sandra Liliana Caquimbo
Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana

Editorial Pontificia Universidad Javeriana

Director

Nicolás Morales Thomas

Coordinador de publicaciones periódicas

Daniel Mauricio Blanco

Asistente editorial

Favio Andrés Flórez

Corrección de estilo

Gabriela de la Parra M.

Diseño

Oficial informal

Diagramación

Angélica Ramos V.

Impresión

Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas (Javegraf)

Indexaciones

Scopus, de Elsevier B.V., Países Bajos y Publindex, de
Colciencias (Categoría C), Colombia

Bases de datos, directorios y catálogos

Latindex, de la Universidad Nacional Autónoma de
México; Elektronische Zeitschriftenbibliothek (EZB),
de la Universität Regensburg, Alemania; WorldCat,
de la Online Computer Library Center, Inc., Estados
Unidos; DOAJ, de Lund University, Suecia; BASE,
de la Universität Bielefeld, Alemania; Fuente
Académica Premier y TOC Premier, de EBSCO
Publishing, Estados Unidos

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo es una publicación seriada semestral

ISSN 2027-2103 (versión Impresa)

ISSN 2145-0226 (Versión digital)

Volumen 6. No. 11, enero-junio de 2013

Impreso en Colombia

Contacto

Consejo Editorial

CUADERNOS DE VIVENDA Y URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo

Facultad de Arquitectura y Diseño

Pontificia Universidad Javeriana

Carrera 7 No. 40-62 Edif. 18

Bogotá, D. C. Colombia, Suramérica

Correo electrónico

injaviu@javeriana.edu.co

Versión digital

<http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu>



CONTENIDO

Editorial

Olga Lucía Ceballos-Ramos

6

Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina:
definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro

Late Motorisation and Sprawl Cities in Latin America:
Defining its Limits, Hypothesising on its Future

Motorização serôdia e cidades dispersas na América Latina:
definindo seus contornos; hipotetizando seu futuro

Alex Covarrubias V.

12

Cambios urbanos, transporte masivo y desigualdades socio-territoriales
en unos barrios del occidente de Bogotá

Urban Changes, Mass Transit and Socio-Territorial Inequalities
in Neighbourhoods in West Bogotá

Mudanças urbanas, transporte massivo e desigualdades
socio-territoriais em bairros do leste de Bogotá

Françoise Dureau / Vincent Gouëset / Guillaume Le Roux

Thierry Lulle / Fernando Lozada

44

Los paisajes de la desigualdad en las metrópolis contemporáneas.

Caso ribera área metropolitana de Rosario, Argentina

Landscapes of Inequality in Contemporary Metropolises.

The Case of the Metropolitan Area Riverbank in Rosario, Argentina

As paisagens da desigualdade nas metrópoles contemporâneas.

Caso ribeira área metropolitana de Rosario, Argentina

Cecilia Inés Galimberti

68

Protected Areas in the City, Urban Wetlands of Bogotá

Áreas protegidas en la ciudad: los humedales urbanos de Bogotá

Áreas protegidas na cidade, os humedales (zonas úmidas) urbanos de Bogota

Diana Marcela Sandoval Rincón

80

Significado de la fase inicial de la gerencia de proyectos para el promotor de viviendas en Venezuela
Importance of the Initial Stage in Project Management for Housing Promoters in Venezuela
Significado da fase inicial do gerenciamento de projetos para o promotor de habitação na Venezuela

Eugenia Margarita Villalobos González

104

Discurso y producción de ciudad: un acercamiento al modelo de urbanismo social en Medellín, Colombia
City Discourse and Production: An Approach to the Social Urbanism Model in Medellín, Colombia
Discurso e produção de cidade: um acercamento ao modelo de urbanismo social em Medellín, Colômbia

Suly María Quinchía Roldán

122

Centro *versus* periferia: a produção periférica de habitação social na “cidade modelo” brasileira
Centro *versus* periferia: la producción periférica de vivienda de interés social en la “ciudad modelo” de Brasil
Centre vs. Periphery: the Peripheral Production of Social Housing in Brazil's 'Model City'

Joana Zattoni Milano / Mariana Galacini Bonadio

140

Reseña
La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia de Lina María Sánchez Steiner

Milena Rincón Castellanos

156

Presentación
Instrucciones para autores
Políticas de la revista CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO

168

Presentation
Author Guidelines
Journal of Housing and Urbanism Policies

175

Apresentação
Instruções para os autores
Políticas da revista Cadernos de Vivenda e Urbanismo

182

Índice acumulativo

194

En memoria del maestro Guillermo Hoyos

“Cuando lo público es sustantivo y no adjetivo”, fue una de las reflexiones que compartimos con el maestro Guillermo Hoyos en una de las gratas tertulias que disfrutamos alguna tarde, intentando aproximarnos al concepto del espacio público como cualificador de la periferia urbana (Ceballos, 2005). Con su reconocido aporte a la reflexión sobre la ciudadanía, Guillermo nos recordaba que lo público es sustantivo:

[...] si se considera que el tema de la ciudadanía es primariamente político en íntima relación con el sentido de lo público y con la forma jurídica de conformar la polis (Hoyos, 1996). Se tiene entonces que el espacio público allende de su connotación física, en la que esta última es el escenario del encuentro de los ciudadanos, aparece como el espacio de la opinión pública en donde se desliga de la presencia física a través de los medios de comunicación (Ceballos, 2008).

Y esta reflexión cobraba un enorme significado en momentos en los que mirábamos con fascinación y sorpresa lo que sucedía en los barrios populares de Bogotá. Resultados previos nos habían demostrado que teníamos serios problemas de mala calidad en términos de habitabilidad en los barrios de las viviendas dirigidas a los sectores de bajos ingresos, tanto de origen formal como del informal (Tarchópulos y Ceballos, 2003). Analizábamos la calidad tras entender que la

habitabilidad de la vivienda se constituye por las dimensiones físicas y no físicas y que en la física se reunían las escalas arquitectónica y urbana. Así, teníamos una mala calidad en ambas escalas y nos preguntábamos hasta dónde era posible cualificar esa periferia infradotada mediante la generación de espacio público.

Pero en este momento el resultado de nuestra investigación no es lo importante, pues lo que hoy compartimos con nuestros lectores es la nostalgia de la partida sin retorno de nuestro muy apreciado maestro Guillermo Hoyos, quien falleció al inicio de 2013 a los 78 años de edad. Guillo, como le decíamos con cariño y enorme respeto, es considerado el filósofo más importante de Colombia en los últimos cincuenta años. Conocimos la importancia de su pensamiento gracias a la generosidad con la que compartía sus ideas, con la sencillez y la amabilidad característica de un maestro. En esos momentos del encuentro para pensar esa otra ciudad que incomoda a muchos —la informal o popular, como quieran denominarla—, por medio de sus palabras Guillo nos permitía entender a Habermas y la importancia de la pluralidad en la construcción de la democracia y de la polis.

Con su característica solidaridad incondicional a toda iniciativa en beneficio de la reflexión académica, Guillo fue nuestro asesor en la investigación ya referida, miembro del comité científico de nuestro primer coloquio y,

por supuesto, miembro del comité científico de *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*. Siempre nos aportó nuevas miradas y opciones para nuestro debate sobre la ciudad y los ciudadanos que la habitan, especialmente sobre aquellos en quienes hemos enfocado nuestro trabajo en el Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo: los de mayor vulnerabilidad económica y social, también llamados pobres. Esa reivindicación de la importancia del reconocimiento de la pluralidad en el pensamiento, en particular del latinoamericano, ha sido nuestra apuesta en estos años, resultado de la lección recibida del maestro Guillo Hoyos. Es el reto por reunir en cada número y en cada coloquio a los investigadores de América Latina que pasan buena parte de su existencia repensando las problemáticas de las ciudades y de la vivienda para aportar a la sociedad las bases de los cambios posibles. Es nuestro interés impulsar a los constructores de sueños y utopías, a los críticos, a los escépticos y, en fin, a todos los que tienen una reflexión para compartir. Este número, como todos los anteriores, es muestra de ello, donde nuestros lectores encontrarán escritos de autores colombianos, venezolanos, mexicanos, argentinos y brasileños. A todos y cada uno de ellos nuestra gratitud por compartirnos sus reflexiones, al igual que a nuestros árbitros y miembros de los comités científico y editorial.

Por todo lo expuesto podemos afirmar que, en buena medida, lo que hemos logrado en este ejercicio permanente

y sostenido también le pertenece a nuestro hoy añorado Guillo Hoyos, razón por la cual dedicamos esta editorial a su memoria con profunda gratitud por lo aprendido.

Olga Lucía Ceballos-Ramos

Directora y editora de *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*.
Directora del Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo, Injavivi.

Bibliografía

Ceballos, O. (2005). *La cualificación de la periferia urbana desde la construcción del espacio público en Bogotá*. (Investigación no publicada). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.

Ceballos, O. (2008). La cualificación de la periferia urbana y el espacio público. Una reflexión desde las políticas públicas de Bogotá. *Territorios*, 18, 207-227.

Hoyos, G. (1996). Ética para ciudadanos. En F. Giraldo y F. Viviescas (comps.), *Pensar la ciudad* (pp. 287-309). Bogotá: Tercer Mundo Editores, Cenac, Fedevivienda.

Tarchópulos, D., y Ceballos, O. (2003). *Calidad de las soluciones de vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.

Editorial

In Memoriam Professor Guillermo Hoyos

“When ‘public’ is not an adjective but a noun” was one of the reflections we shared with Professor Guillermo Hoyos during a joyful afternoon discussion on the best way to approach the concept of public space as a qualifier of urban periphery (Ceballos, 2005). Referring to his acknowledged contribution to the matter of citizenship, Guillermo reminded us that public is a noun, as in ‘what is public’:

[...] if one acknowledged that the matter of citizenship is primarily a political one, intimately related to the sense of ‘what is public’ and to the legal way of conforming the polis (Hoyos, 1996). Consequently, ‘what is public’ is not only what its physical connotation implies, the setting in which citizens meet, but also the space of public opinion, disassociated from physical presence by the media (Ceballos, 2008).

And such a reflection became immensely significant then, when we were looking at what was going on in Bogotá’s popular neighbourhoods with surprise and fascination.

Previous results had demonstrated we were facing serious problems in terms of the low quality habitability of neighbourhoods with housing directed to low-income sectors, either of a formal or an informal origin (Tarchópulos y Ceballos, 2003). We analysed their

quality after understanding that the habitability in housing is constituted by both physical and non physical dimensions, the former including the architectonic and urban scales. We were dealing with low quality in both scales, and thus wondered about the possibility of raising the quality of such undersupplied peripheries by generating public space.

Nevertheless, the results of our investigation are not what we would like to share with our readers at the present moment, but the nostalgia we feel for the departure of our dearly beloved Professor Guillermo Hoyos, who died in early 2013 at 78 years of age. ‘Guillo’, as we would call him with tenderness and great respect, has been considered Colombia’s most important philosopher in the past fifty years. We appreciated the importance of his thinking thanks to the generosity with which he shared his ideas, the simplicity and kindness of a true master. During the aforementioned encounters in which we discussed that other city that makes many uncomfortable —the informal or the popular, however you wish to call it— Guillo would enlighten us with his words about Habermas and the importance of plurality in the construction of democracy and the polis.

With his unique and unconditional solidarity towards any initiative supporting academic discussion, Guillo was our adviser in the mentioned research, a member

of the scientific committee in our first colloquium and of course, a member of the scientific committee of the our journal, *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*. He always provided us with new options and perspectives for our debate on the city and the people who inhabit it, especially on those on whom we have focused our work at the Institute of Housing and Urbanism: the more economically and socially vulnerable, the so called poor. Such recognition of the importance of acknowledging plurality in thought, particularly in Latin American thought, has been our banner in the past years, and a result of the lessons learned from Professor Guillo Hoyos. It is the challenge of bringing together on each issue and on each colloquium the Latin American researches that spend most of their lives studying the problems of cities and housing in order to provide society with the bases of possible change. It is our goal to support the makers of dreams and of utopias, the critical, the sceptic and finally, all those who have an idea to share. The present issue, as all the previous ones, is a proof of this, as readers will find papers by Colombian, Venezuelan, Mexican, Argentinean and Brazilian authors. We thank each and every one of them for sharing their ideas, as we also thank our arbiters and members of the editorial and scientific committees.

For all we have mentioned we dare say that all we have accomplished through this sustained and permanent

exercise belongs, to a great extent, to our dearly missed Guillo Hoyos as well, the reason why we dedicate this editorial to his memory, deeply thankful for the lessons learned.

Olga Lucía Ceballos-Ramos

Director and Editor at *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*.
Director of Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo, Injavivi.

Bibliography

Ceballos, O. (2005). *La cualificación de la periferia urbana desde la construcción del espacio público en Bogotá*. (Unpublished Research Paper). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.

Ceballos, O. (2008). La cualificación de la periferia urbana y el espacio público. Una reflexión desde las políticas públicas de Bogotá. *Territorios*, 18, 207-227.

Hoyos, G. (1996). Ética para ciudadanos. En F. Giraldo y F. Viviescas (comps.), *Pensar la ciudad* (pp. 287-309). Bogotá: Tercer Mundo Editores, Cenac, Fedevivienda.

Tarchópulos, D., y Ceballos, O. (2003). *Calidad de las soluciones de vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.

In memoriam do mestre Guillermo Hoyos

“Quando o público é substantivo e não adjetivo”, foi uma das reflexões que compartilhamos com o mestre Guillermo Hoyos em uma das gratas tertúlias que curtimos alguma tarde, intentando nos aproximar do conceito do espaço público como qualificador da periferia urbana (Ceballos, 2005). Com sua reconhecida contribuição à reflexão sobre a cidadania, Guillermo lembrou-nos que o público é substantivo:

[...] se se considera que o tema da cidadania é primariamente político em íntima relação com o sentido do público e com a forma jurídica de conformar a *polis* (Hoyos, 1996). Tem-se, então, que o espaço público além da sua conotação física na que esta é cenário de encontro dos cidadãos aparece como o espaço da opinião pública onde se desconecta da presença física através da mídia (Ceballos, 2008).

E cobrava essa reflexão enorme significado em momentos em que assistíamos com fascinação e surpresa ao que estava acontecendo nos bairros populares de Bogotá.

Resultados preliminares mostraram que tínhamos sérios problemas pela qualidade ruim em termos de habitabilidade nos bairros de habitação para sectores de baixas rendas, tanto de origem formal quanto informal (Tarchópulos e Ceballos, 2003). Analisávamos a qualidade após compreender que a habitabilidade das

moradias constitui-se pelas dimensões físicas e não físicas e que, no que diz respeito do físico, reunia-se a escala arquitetônica e urbana. Assim, tínhamos má qualidade em ambas as escalas e perguntávamos o quão longe foi possível qualificar essa periferia infra-dotada mediante a geração de espaço público.

Mas, desta vez, o resultado da nossa pesquisa não é o importante, pois o que quisermos compartilhar hoje com os nossos leitores é a nostalgia da partida sem retorno do nosso tão apreciado mestre Guillermo Hoyos, quem amortizou no início do ano 2013 aos 78 anos de idade. Guillo, como lhe chamávamos com carinho e enorme respeito, é considerado o filósofo mais importante da Colômbia nos últimos cinquenta anos. Conhecemos a importância do seu pensamento graças à generosidade com que espalhava suas ideias, com singelez e amabilidade característica de um mestre. Nesses momentos do encontro para pensar essa outra cidade que incomoda a muitos —a informal ou popular, como a quiserem nomear—, através das suas palavras Guillo permitia-nos compreender a Habermas e a importância da pluralidade na construção da democracia e da polis.

Com essa, sua característica solidariedade incondicional para toda iniciativa em benefício da reflexão acadêmica, Guillo foi assessor nosso na pesquisa já referida, membro do comitê científico de nosso primeiro

colóquio e, por suposto, membro do comitê científico de *Cadernos de Vivienda e Urbanismo*. Sempre contribuiu nos novos olhares e opções para nosso debate sobre a cidade e os cidadãos que a habitam, especialmente sobre aqueles em quem temos focado nosso trabalho no Instituto Javeriano de Moradia e Urbanismo: os de maior vulnerabilidade econômica e social, também chamados de pobres. Essa reivindicação da importância do reconhecimento da pluralidade do pensamento, em particular do latino-americano, é o nosso compromisso nestes anos, resultado da lição recebida do mestre Guillo Hoyos. É o desafio por coletar em cada número e em cada colóquio aos pesquisadores de América Latina que passam grande parte da sua existência repensando as problemáticas das cidades e da moradia para aportar à sociedade as bases das mudanças possíveis. É o nosso interesse impulsionar aos construtores de sonhos e utopias, aos críticos, aos descrentes e, finalmente, a todos que tem uma reflexão para compartilhar. Este número, como todos os anteriores, é amostra disto, onde nossos leitores encontraram escritos de autores colombianos, venezuelanos, mexicanos, argentinos e brasileiros. A todos e cada um deles nossa gratidão por nos compartilhar suas reflexões, como a nossos pareceristas e membros dos comitês científico e editorial.

Por estas razões, podemos dizer que, em grande medida, o que temos alcançado neste exercício contínuo

e sustentado também pertence ao nosso hoje saudoso Guillo Hoyos, é por isso que dedicamos este editorial em sua memória com profunda gratidão por aquilo que aprendemos.

Olga Lucía Ceballos-Ramos

Diretora editora de *Cadernos de Vivienda e Urbanismo*.
Diretora do Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo, Injavivi.

Bibliografía

Ceballos, O. (2005). *La cualificación de la periferia urbana desde la construcción del espacio público en Bogotá*. (Investigación no publicada). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.

Ceballos, O. (2008). La cualificación de la periferia urbana y el espacio público. Una reflexión desde las políticas públicas de Bogotá. *Territorios*, 18, 207-227.

Hoyos, G. (1996). Ética para ciudadanos. En F. Giraldo y F. Viviescas (comps.), *Pensar la ciudad* (pp. 287-309). Bogotá: Tercer Mundo Editores, Cenac, Fedevivienda.

Tarchópulos, D., y Ceballos, O. (2003). *Calidad de las soluciones de vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.

Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina: definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro*

Fecha de recepción: 25 de octubre de 2012 Fecha de aceptación: 15 de febrero de 2013

Alex Covarrubias V.

Doctor en Relaciones Industriales y Laborales

Profesor investigador nivel C

Centro de Estudios de América del Norte. El Colegio de Sonora

acova@colson.edu.mx

Resumen Este artículo define la motorización tardía de América Latina como el arribo desfasado a los patrones de movilidad y dispersión urbana caracterizados por la masificación en el uso del auto privado. Evidencia su punto de inflexión en el momento en que los países en desarrollo pasan a ser los principales centros de producción y consumo de autos privados. Ubica su correspondencia histórica con un modelo de desarrollo agotado en los países desarrollados, cuyos mecanismos autopoiéticos entre ciudades dispersas, el intervalo del petróleo y la difusión del automóvil están bajo severo cuestionamiento. Pretende motivar el debate académico, contribuyendo al estudio de la problemática entre modos de movilidad y urbanizaciones iniciado por Vasconcellos, especialistas de la Corporación Andina de Fomento (CAF), Lizárraga y otros. Se ofrece una investigación reflexiva hipotética, con un diseño deductivo-inductivo, técnicas cualitativas de observación participante y entrevistas a un grupo de actores productivos, políticos y sociales, realizadas en México, Brasil, Colombia y Argentina.

Palabras clave América Latina, ciudades dispersas, industria automotriz, intervalo del petróleo, movilidad, motorización tardía.

Palabras clave descriptor Industria automotriz, movilidad urbana, transporte urbano, América Latina.

* Esta investigación contó con el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), México, en el marco del Programa de Becas para Estancias Posdoctorales y Sabáticas en el Extranjero, al igual que con fondos del Programa de Investigación Básica SEP-Conacyt edición 2011. El autor agradece cumplidamente la distinción de dicho apoyo.

Late Motorisation and Sprawl Cities

in Latin America: Defining its Limits, Hypothesising on its Future

Abstract The present paper defines the late motorisation of Latin America as its outdated arrival to mobility patterns and urban sprawl characterised by an increased utilisation of private vehicles. It states that the turning point took place the moment developing countries became main producers and consumers of private vehicles. Furthermore, it evidences its historic correspondence to a development model already obsolete in developed countries, of which the autopoietic mechanisms between cities, the oil interval and the propagation of private vehicles has been severely questioned. This paper intends to promote scholarly debate by making a contribution to the study of problems involving mobility and urbanisations set forth by Vasconcellos, specialists of the Corporación Andina de Fomento (CAF), Lizárraga and others. It offers a hypothetical reflective research, with a deductive-inductive design, qualitative techniques of participant observation and interviews with social, institutional and productive actors, carried out in Mexico, Brazil, Colombia and Argentina.

Key words Latin America, Urban Sprawl, Automobile Industry, Oil Interval, Mobility, Late Motorisation.

Key words plus Automobile industry and trade, urban mobility, urban transport, Latin America

Motorização serôdia e cidades dispersas

na América Latina: definindo seus contornos; hipotetizando seu futuro

Resumo Este artigo define a motorização serôdia da América Latina como o arribe desacomodado dos padrões de mobilidade e dispersão urbana caracterizados pela massificação no uso do carro particular. Evidencia do ponto de inflexão é o tempo em que os países em desenvolvimento tornaram-se os principais centros de produção e consumo de carros particulares. Localiza sua correspondência histórica com um modelo de desenvolvimento esgotado nos países desenvolvidos, cujos mecanismos autopoieticos entre cidades dispersas, o intervalo do petróleo e a difusão do automóvel estão a ser questionados severamente. Pretende motivar o debate acadêmico, contribuindo ao estudo da problemática entre modos de mobilidade e urbanizações iniciado por Vasconcellos, especialistas da Corporação Andina de Fomento (CAF), Lizárraga e outros. Oferece uma pesquisa reflexiva hipotética, com desenho dedutivo-indutivo, técnicas qualitativas de observação participante e entrevistas a um grupo de atores produtivos, políticos e sociais, realizadas no México, Brasil, Colômbia e Argentina.

Palavras chave América Latina, cidades dispersas, indústria automotriz, intervalo do petróleo, mobilidade, motorização serôdia.

Palavras chave descritor Indústria automotiva, mobilidade urbana, transporte urbano, América Latina.

notablemente, acompañando su ingreso a la sociedad post-industrial, de riesgo y la demanda de protección ambiental, en países en desarrollo se incrementan sin aparente freno ni parangón alguno. Es una situación paradigmática del siglo XXI, que anuncia cómo y por qué las economías y ciudades de los países en desarrollo pasan a ser válvulas de escape, así como repositorios de algunas de las más gruesas disfuncionalidades que concita la crisis y el cierre de la era industrial generada en los países conocidos como —valga la redundancia— países industrializados. Verbigracia, como ha de mostrarse, entre 2002 y 2007 el parque vehicular de la región se incrementó alrededor de 50% frente a 20% en la zona de Asia-Pacífico, 2,6% en la zona europea y 2,9% en Norteamérica.

Se ofrece un trabajo que conjunta un marco conceptual mínimo para analizar y debatir la motorización tardía al lado de evidencia para tasar su presencia, razones e implicaciones para los países latinoamericanos. Sus unidades de análisis son, por tanto, la región y los países; las ciudades y zonas metropolitanas² a las que se hace referencia se utilizan como unidades complementarias de observación para suministrar la evidencia que requieren las tesis del autor. Se trata de un artículo de investigación de corte reflexivo hipotético, en el que se ha seguido un método clásico de deducción-inducción, apoyado en un diseño de investigación cualitativa con técnicas de observación participante, entrevistas a funcionarios relacionados con el transporte, el sector salud y ambiental, directivos de empresas automotrices, choferes y representantes de transporte público, usuarios y consumidores de autos privados, transporte público, taxis, bicicletas y peatones³.

Se realizó también una consulta de estudios y documentos de instituciones acreditadas, así como de fuentes secundarias, para agregar evidencia útil a la discusión.

Definir los contornos de la motorización tardía, conceptualizar las razones históricas, industriales, organizativas y de negocios que subyacen a ella, dimensionar sus alcances en términos de patrones de producción y consumo automotriz y formular hipótesis sobre algunas de las variables económicas, demográficas, de propensiones al consumo y de articulación política y de negocios que pueden llevar a que la motorización se torne explosiva y fuera de control en América Latina son sus objetivos. También pretende motivar el debate académico al respecto y poner una cimiento adicional para la construcción de futuras investigaciones que vienen levantando Vasconcellos, el equipo de especialistas de la CAF, Lizárraga y otros.

El estudio contiene cuatro apartados. En el primero se rastrean los antecedentes históricos de la sociedad motorizada originada en el triunfo del modelo industrial fordista, la concreción de la primera revolución del automóvil y los mecanismos autopoieticos que se establecen entre las ciudades dispersas, el intervalo del petróleo y la difusión del automóvil privado. El segundo apartado conceptualiza la motorización tardía como una época que anuncia la crisis final de dicho modelo, su desplazamiento hacia economías en desarrollo como las de América Latina y evidencia su punto de inflexión en el momento preciso en que dichas economías pasan a ser los principales centros de producción y consumo de autos privados. Discute entonces el advenimiento de

2 Las referencias remiten a las mayores ciudades y zonas metropolitanas de América Latina, en particular de México, Colombia y Brasil donde el autor ha podido invertir más tiempo en la investigación. Este artículo forma parte de un programa de investigación donde se propuso estudiar la motorización tardía, sus alcances y consecuencias económicas, organizacionales y ambientales en América Latina en el marco de las propensiones al consumo de sus sociedades. En las etapas por venir se trabajará a profundidad en zonas metropolitanas y ciudades, atendiendo dimensiones específicas de observación para cada uno de los ámbitos referidos.

3 El trabajo de campo y las entrevistas, aproximadamente doscientas, se han llevado a cabo en los últimos cinco años en México (Ciudad de México, Guadalajara, Hermosillo, Puebla, León, Mexicali, Tijuana y Guanajuato); Brasil (São Paulo y Río de Janeiro); Colombia (Bogotá) y Argentina (Buenos Aires).

una sociedad post-industrial, estructurada por las líneas del riesgo e incertidumbre, así como por el desfase de sus diseños de ciudad, economía y movilidad. El tercer apartado propone cuatro hipótesis para advertir que la motorización tardía podrá tomar un curso aún más acelerado, de articularse las tendencias económicas, demográficas y de propensión al consumo presentes con las formas tradicionales de enlazar negocios y poder político en la región. De ahí derivan algunas consecuencias en términos de emisiones contaminantes. El último apartado recapitula conclusiones y propone algunos términos de discusión e investigación para empresas futuras.

Volver a los orígenes: el triunfo del fordismo, la revolución del automóvil y el sistema autopoietico de la motorización

El triunfo del fordismo y la primera revolución del automóvil

Los estudios urbanos que se han ocupado de las mediaciones entre movilidad y ciudad muestran que los orígenes de la organización de la ciudad y los sistemas de transporte ajustados a la motorización privada hay que buscarlos en los Estados Unidos. Vasconcellos cita a Paul Barrett (1983) y a J. Allen Whitt (1982) para subrayar que a partir de la década del veinte del siglo previo, ciudades como Los Ángeles y Chicago experimentaron grandes transformaciones a efecto de tender grandes sistemas viales para acomodar la creciente dominación del automóvil. Con la prosperidad de la posguerra, esta motorización se extendió por Europa y llegó a América Latina por medio de los países más industrializados de la región como Brasil y México y grandes ciudades como Caracas, Santiago y Buenos Aires, reflejando el alza de una clase media ávida de estatus social. El espacio urbano se iría ajustando

para acoger la movilidad privilegiada del automóvil privado, que vino a representar lo que el autor define como el triunfo de un proyecto político y económico: “La construcción de la ciudad de la clase media” (Vasconcellos, 2000, p. 59). Lizárraga refiere un nuevo modelo de movilidad urbana, basado en el uso intensivo de vehículos motorizados privados, que tiende a instalarse globalmente, caracterizado “por el aumento de las distancias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas” (Lizárraga, 2006, p. 284). No obstante la autora ofrece cifras del crecimiento de la motorización privada en la segunda mitad del siglo XX, su énfasis se dirige a que es durante las últimas décadas cuando se ha producido un aumento en la movilidad urbana, con una “sobreutilización de los modos motorizados” (Lizárraga, 2012, p. 100) y una rapidez de masificación en el uso del automóvil privado, sobre todo en los países en desarrollo.

Miralles y Cebollada hacen una interesante reflexión que vincula al modelo de ciudad actual y al modelo de movilidad hegemónico basado en el transporte privado con el enfoque funcionalista y del suburbio norteamericano, un “modelo que se articula como una ciudad fragmentada, creciente y desigual, donde el espacio público se transforma en espacio conectivo, con la pérdida de funciones de sociabilidad y con la adaptación formal a las velocidades que imponen los transportes mecánicos” (Lizárraga, 2012, p. 8). De manera que la organización urbana vigente que hace del automóvil el centro del sistema de movilidad y convierte a la calle en autopista para su circulación, cumpliendo funciones de selección y segregación, representa el triunfo del movimiento modernista y su teorización racionalista.

Con todo y lo ilustrativas que resultan estas aportaciones, es preciso complementarlas con elaboraciones que digan más sobre las razones históricas

y económicas que determinaron la instalación de la motorización privada como el modelo dominante de movilidad en los países desarrollados. Las aportaciones de referencia tampoco dicen nada sobre la realidad de crisis y el agotamiento del modelo industrial que soportó la motorización en las economías desarrolladas, razones y problemas que son claves para entender por qué y cómo más recientemente dicha motorización se desplaza a los países en desarrollo.

No es casual que la motorización haya iniciado en Estados Unidos y se haya proyectado hacia el resto del mundo, con su consiguiente modelo de ciudad extendida, dispersa y fragmentada. Para empezar, porque históricamente las tecnologías del transporte han influenciado los trazos de las ciudades tanto como han influenciado los patrones de asentamientos humanos. Para continuar, porque el arribo y el triunfo de la movilidad basada en el automóvil fue el triunfo de la industria del auto concebida en Detroit en los albores del siglo XX, luego de los conceptos de Henry Ford y Frederick Winslow Taylor sobre la cadena de montaje, el cronómetro de movimientos y la producción estandarizada y en masa (Coriat, 1982).

La situación geográfica y económica de Detroit como punto de conexión neurálgica hacia el sistema de movilidad de los Grandes Lagos que le permitieron desarrollar una gran industria naviera y de transporte pluvial en el último tercio del siglo XIX, facilitó su transición —la hizo natural, dice Glaeser (2012, p. 47)— hacia el diseño y construcción de automóviles. En 1903, Ford fundó su propia firma y empezó a producir autos en la fábrica de Mack Avenue, en Detroit.

Cinco años después, el otro gran pionero del auto, William C. Durant, fundó General Motors culminando años de experimentación y alianzas con otros personajes que dejarían huella en la historia del auto. La otra pieza de lo que vendría a ser para el mundo las “tres grandes compañías del auto” (“the big three”) y que harían de Detroit la “Ciudad del auto” (“Motor City” o “Motown”), fue colocada en 1925 por Walter Chrysler.

En esa concepción de los autos y la industria automotriz creada desde Detroit, se estaba cocinado un movimiento disruptivo mayor o una ruptura tecnológica, si se desea, cuyas repercusiones rebasarían con mucho al país y al sector que las estaban incoando. En efecto, con ellas alcanzó su plena madurez el modelo industrial de mercado que venía evolucionando desde fines del siglo XVIII. Con ellas, Estados Unidos pasaría a tomar el liderazgo de desarrollo económico del mundo, desplazando en definitiva a Reino Unido y haciendo del siglo XX la época dorada de su hegemonía (Piore y Sabel, 1984; Thurow, 1993)⁴. Y, con ellas, los sistemas de transporte y movilidad mudarían frontera tras frontera, ciudad tras ciudad, en un despliegue envolvente que se proyectaría del mundo desarrollado al mundo en desarrollo, en una cadena sucesiva de territorios más afluentes a territorios menos afluentes, al paso de la cual las ciudades que iría tocando no volverían a ser iguales.

En la perspectiva histórica, el modelo estadounidense de producción en masa definió los estándares de eficiencia industrial hasta la década del setenta del siglo XX, cuando la larga crisis contemporánea detonó en medio del choque energético

4 Como es conocido, el siglo XIX vio la culminación del dominio de Gran Bretaña como potencia económica. La fortaleza británica descansó en su dotación de recursos naturales críticos como los yacimientos de carbón y hierro y en el despliegue de las tecnologías que detonaron la Revolución Industrial, como el motor de vapor, la máquina de hilados múltiples y el horno de acero (Thurow, 1993). De manera que el paso de la estafeta de la hegemonía mundial a Estados Unidos representó al mismo tiempo un impulso adicional a la misma revolución o su segunda fase, que vería un desarrollo sin precedentes de la industria química y eléctrica al lado de la transformación en las comunicaciones y el comercio que generaron la expansión de los ferrocarriles y la industria naval. A ellas se sumarían los primeros modelos de autos y aviones que saldrían de las fábricas más tarde. Con ello terminó de cerrarse la transición de los factores primarios de ventajas competitivas que inició la misma revolución, esto es, de la economía basada en el trabajo manual a la controlada por la industria y manufacturas o, si se prefiere, de la dotación de recursos naturales al capital materializado en la tecnología industrial.

y las alteraciones financieras. Las mayores economías del espectro mundial, desde Francia, Alemania e Italia hasta Rusia y Japón, se movieron en dirección a emular el modelo industrial fordista, impulsadas a la vez por las instituciones financieras (Bretton Woods), comerciales (GATT) y de reconstrucción de la posguerra (el Plan Marshall), diseñadas como instituciones de Gobierno internacional bajo una fuerte influencia estadounidense (Thurow, 1993).

Dos razones adicionales a las puras de eficiencia económica proveyeron las bases de ese movimiento internacional. Una civil y otra militar: su capacidad para elevar los estándares de vida y su capacidad para ubicar a Estados Unidos como la gran potencia militar, respectivamente (Piore y Sabel, 1984, p. 133)⁵. Que cada uno de estos países conservara, filtrara e insertara el modelo fordista, sus propias formas de organización corporativa y de relaciones industriales no hizo sino dotar al modelo industrial de múltiples posibilidades, trayectorias, frenos y estímulos en lo que la literatura especializada iría conceptualizando como las variedades del capitalismo y los modelos productivos⁶.

Estas mismas variedades se expresarían en la constelación de los trazos urbanos dentro de los que se iría abriendo paso la motorización privada, mediada a la vez por las historias de movilidad, arquitecturas urbanas y trayectorias tecnológicas, junto con las correlaciones de poder, conflictos y luchas por el control del espacio específicas de cada Nación.

Cuatro serían los ámbitos principales hacia donde se extendería la emulación del modelo fordista: la tecnología de máquinas especializadas para producir bienes masivos o máquinas automáticas de propósitos especiales, la gran organización corporativa, los mecanismos de regulación macroeconómica y el impulso a sistemas de movilidad acomodados a la motorización⁷. Escapa a los objetivos de este artículo detenerse en cada uno de ellos, en particular con referencia a los tres primeros ámbitos, por lo que solo se elaborará sobre lo que es más pertinente a este argumento⁸.

El impulso a sistemas de movilidad acomodados a la motorización se hizo evidente en la creación de una densa red de carreteras impulsadas por los Estados de las Naciones industrializadas,

5 Sobre lo primero considérese que en 1950 Estados Unidos tenía un PIB per cápita tres veces mayor que el de Gran Bretaña, cuatro veces mayor que el de Alemania del Este y quince veces mayor que el de Japón (Thurow, 1993). Sobre lo segundo, recuérdese que la época de posguerra marcó el inicio de la carrera armamentista y la formación de los bloques del Este y el Oeste que pusieron frente a frente a Estados Unidos y la Unión Soviética, aumentando su influencia sobre los países de uno y otro lado vistos como alineados tras las líneas del capitalismo y el socialismo, respectivamente.

6 Peter A. Hall y David Soskice (2001) coordinaron un texto sobre las variedades de capitalismo y los fundamentos institucionales de la ventaja comparativa de las firmas, que ha devenido en una lectura obligada. La división establecida por ellos entre economías liberales de mercado (de las cuales la estadounidense y la británica son los mejores ejemplos) y economías coordinadas de mercado (entre las cuales destacan la alemana y las de los países escandinavos) revivió el debate sobre las tipologías de mercado e industriales. Su análisis permite advertir que al interior de cada grupo existen notables variaciones, pues uno y otro tipo de economías no son más que "tipos polares" dentro del amplio espectro de trayectorias institucionales que van de Nación a Nación. En cambio, para Robert Boyer y Michel Freyssenet (2002) es más apropiado hablar de "modelos productivos". Ellos enfocan los compromisos de gobierno de las firmas para lograr que sus estrategias de ganancia sean viables frente al modo de crecimiento del ingreso nacional del país en donde operan. Contra la idea de modelos industriales, argumentan que los modelos productivos no corresponden ni a un país ni a una era determinada, de forma que el fordista no sería sino uno de una gama de modelos posibles que las firmas pueden haber adoptado en la era industrial.

7 Los tres primeros ámbitos han sido identificados por la literatura especializada de historia económica, economía política e institucional (Piore y Sabel, 1984; Thurow, 1993). El cuarto ámbito lo agrega el autor como pieza adicional de esta argumentación.

8 Como antes se notó, el paradigma tecnológico de la producción en masa llevó a un plano superior los principios de la división del trabajo y la Revolución Industrial, acentuando el uso de máquinas especializadas en sustitución de la labor directa de obreros calificados, por cuanto al ámbito de la organización industrial, las firmas automotrices definieron como modelo ideal los contornos de grandes organizaciones —pertrechadas en la planeación estratégica, la estratificación de puestos y tareas y la optimización de tiempos y movimientos—, aptas para devenir como corporaciones en posición de disputar el control del sector industrial con otros pocos grandes competidores. El ámbito de la regulación macroeconómica combinó el gasto de gobierno bajo preceptos keynesianos de estímulo a la demanda con un sistema nacional de determinación salarial generado en la industria automotriz hasta culminar en el contrato-fórmula de negociación salarial acordado por General Motors y The United Auto Workers en 1948 (Coriat, 1982; Piore y Sabel, 1984), es decir, la fórmula que ató el incremento en salarios al incremento de la productividad general de la economía, más el cambio en el índice de precios. Un modo de distribución del ingreso nacional coordinado y moderadamente jerarquizado (Boyer y Freyssenet, 2002) como mecanismo de regulación clave para estimular la prosperidad y el éxito del modelo industrial, porque aseguró una demanda para una oferta creciente de bienes que salían de las fábricas especializadas. Conforme la producción en masa situó su nicho de operación en bienes de consumo durables —automóviles, para empezar— e industrias ligadas a ellos —como la del acero, llantas y vidrio— la economía se hizo más dependiente del consumo masivo. El círculo virtuoso de producción en masa/consumo en masa se fue completando hasta cimentar la prosperidad de la posguerra.

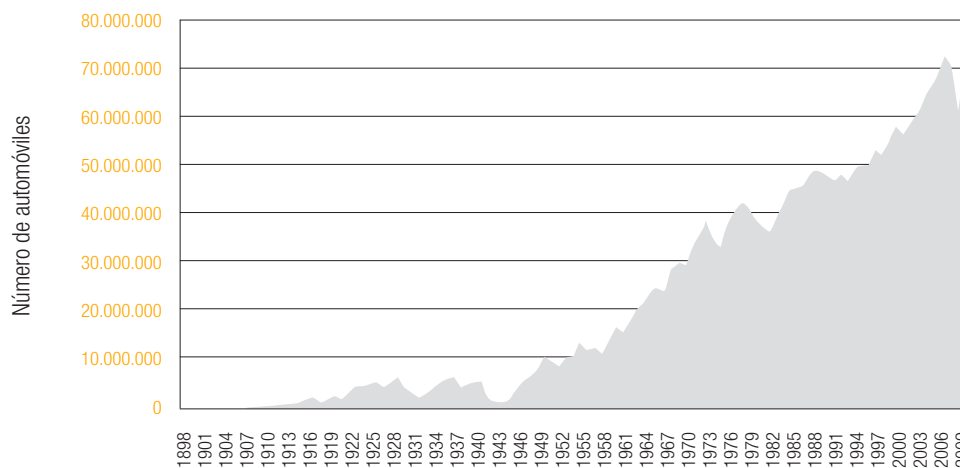
mientras simultáneamente surgían o se consolidaban sus propios corporativos productores de autos y la producción y venta de vehículos privados se disparaba extraordinariamente (Freysenet, 2009)⁹.

En verdad, una después de otra, las ciudades fueron ajustando sus espacios para dar lugar a la vida del automóvil. El modelo se repitió frontera tras frontera con variaciones comprensibles, conviene insistir, de escala y forma predeterminadas por las dotaciones de historia, cultura, espacios y riquezas locales. Los desarrollos urbanos y suburbanos tuvieron lugar ahora tras las líneas trazadas por las avenidas, pistas y carreteras de alta circulación. Implicó todo un giro urbanístico, puesto que mientras al final del siglo XIX y principios del XX los sistemas de transporte público colectivo ejercieron una influencia decisiva en el di-

seño de ciudades, durante el último medio siglo los patrones de movilidad y los diseños de ciudades mudaron en forma paralela para acomodarse a una transportación basada en el uso del vehículo privado motorizado (Dalkmann y Sakamoto, 2011)¹⁰.

La Figura 2 es bastante ilustrativa del triunfo del modelo estadounidense de desplazamiento en las principales metrópolis del mundo, con Nueva York, San Francisco, Washington y Los Ángeles a la cabeza. Empero, un modelo europeo menos agresivo con el ambiente, las personas y los espacios públicos subsistió y coexistió con el previo, personificado en ciudades como Zúrich, Stuttgart y París. A su lado se aparejó también un modelo mucho más eficiente con raíces en las ciudades de Ámsterdam y Tokio, que solo en años recientes sería valorado a plenitud.

Figura 1.
Producción mundial de automóviles (1898-2011)

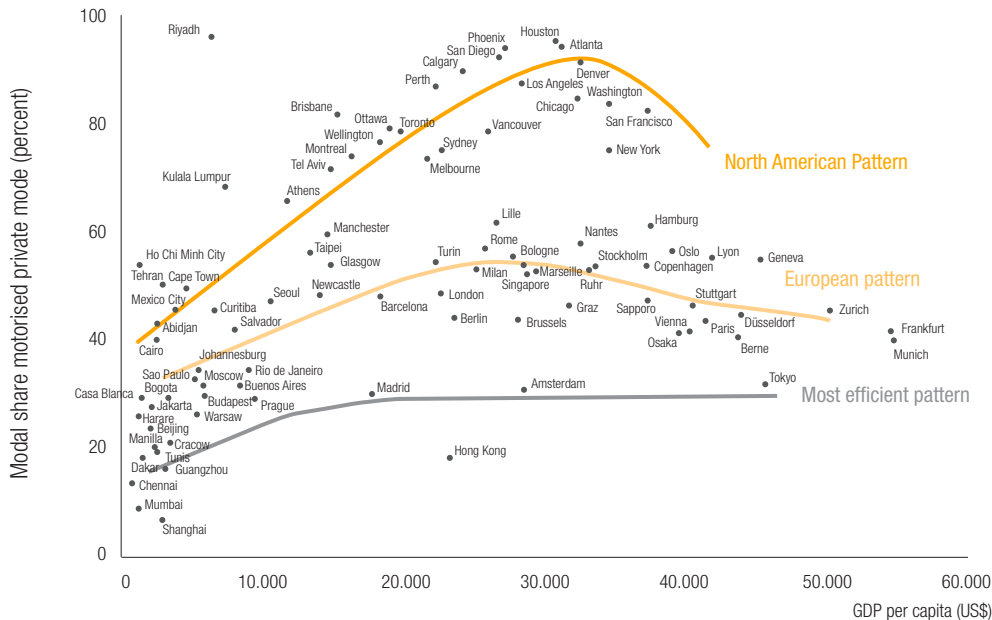


Fuente: WMVD, SMMT, JAMA, IRF, CCFA y OICA en Freysenet (2012)

9 Siguiendo la posguerra, terminaron de establecerse y/o definirse los arreglos que formarían las principales firmas europeas del auto, si bien la mayoría de las firmas datan de fines del siglo XIX, como Renault (1899), Fiat (1899), Peugeot (1896) y la primera mitad del previo, como BMW (1916), Audi (1909), Citroen (1919), Rolls-Royce (1904), Bentley (1919), Fiat (1899), Alfa Romeo (1910), Ferrari (1947), Maserati (1914), Daimler-Benz (1925) y Volkswagen, surgida primero como el gran proyecto de motorización de Hitler. En Japón se experimentó una situación similar con Mitsubishi (1917), Nissan (1933), Toyota (1937) y Honda (1948).

10 En efecto, en las décadas de relevo de los dos últimos siglos, los despliegues urbanos típicos siguieron diseños ceñidos a centros densos y compactos, con cuadrícula de calles y edificios orientados hacia los centros de los sistemas de transporte público y peatonal. El crecimiento hacia afuera de los centros urbanos siguió el modelo repetido de estructuraciones de espacios alrededor de las líneas de trenes y ferrovías metropolitanas (Dalkmann y Sakamoto, 2011).

Figura 2.
Patrones de movilidad en ciudades del mundo (2005-2011)



Fuente: UITP database en Dalkmann y Sakamoto (2011, p. 389)

Con ello finaliza la Primera Revolución del Automóvil, caracterizada por la adopción del estándar global que dio la dupla motor de combustión interna/energía de líquidos fósiles (petróleo) y la difusión de la producción y consumo de autos a los países industrializados (Freysenet, 2009), una primera revolución y un estándar tecnológico hecho posible por la coalición entre firmas productoras de autos y firmas productoras de petróleo¹¹.

El enfoque modernista/racional, la ciudad dispersa, autodependiente y autorreferencial y el intervalo del petróleo

En el caso de Estados Unidos, la coalición de las firmas del auto y del petróleo incluyó tres miembros

más: el Gobierno federal, las firmas productoras de llantas y los desarrolladores de vivienda y constructores de autopistas. Duany, Plater-Zyberk y Speck (2000) notan que en la posguerra la Federal Housing and Veteran Administration proveyó recursos para que se construyeran once millones de viviendas en emplazamientos suburbanos; al mismo tiempo, los Gobiernos federales y locales subsidiaron la construcción de 41.000 millas de autopistas interestatales, dejando de lado el transporte público. De hecho, refiere Kenneth Jackson (1985, p. 249), un 75% del gasto total del Gobierno en la generación de la posguerra fue destinado a carreteras, mientras el transporte público recibía solo 1%. Por su parte, James Howard Kunstler (1993, pp. 91-92)

11 De acuerdo con Freysenet (2009), hoy se encuentra en la verja de la segunda revolución del automóvil, propiciada por la creciente preocupación internacional de las múltiples repercusiones ambientales causadas por la triada difusión del automóvil/consumo de combustibles fósiles/emisiones contaminantes. Este hecho coincide con los vaivenes en el mercado automotriz, el alza de los precios del petróleo, la crisis financiera de varias de las firmas emblemáticas del sector a lo largo de la primera década del siglo XXI y el despegue de los mercados automotrices de una gama de países en desarrollo con los llamados BRIC a la cabeza (Brasil, Rusia, India y China).

apunta que un consorcio de compañías automotrices, llanteras y petroleras compraron y distribuyeron a lo largo de la Nación más de un centenar de sistemas de calles para autos, evento por el que General Motors fue acusado de actos de conspiración criminal y resultó multado.

La suma de estos eventos, actores y consorcios mezclando intereses económicos y políticos creó un sistema comprensivo de uso del suelo y construcción de vivienda basado en la práctica de urbanizaciones dispersas y/o desparramadas (“suburban/urban sprawl”) o, puesto en términos económicos, la extensión dispersa de la ciudad hacia los suburbios bajo conceptos de baja densidad y dependencia del automóvil¹².

Siguiendo a estos autores, conviene detenerse en los componentes de estos diseños urbanos, pues en ellos subyace otra de las claves para entender la reproducción de la motorización. Las urbanizaciones dispersas y extendidas tienen cinco componentes, los cuales aparecen segregados e independientes uno de otro: 1) desarrollos de vivienda subdivididos. 2) Centros comerciales (“shopping/mall/strip centers”). 3) Parques de oficinas y parques de negocios, empresas o industrias. 4) Instituciones cívicas o edificios públicos. 5) Carreteras y/o autopistas, que son los miles de kilómetros de pavimento tendidos para conectar los otros cuatro elementos. Se asume, pues, que el acceso a cada uno de estos componentes es por auto privado y, puesto que cada componente cumple una sola función y que el desplazamiento se hace principalmente en vehículos

privados ocupados por una sola persona, la movilidad día a día concita consumos enormes de tiempo, dinero y tráfico (Duany, Plater-Zyberk y Speck, 2000, p. 7). Dicho en otras palabras, el automóvil es la condición de la viabilidad social de este sistema centrífugo de ciudad dispersa.

Por otra parte, es útil notar que esta extensión y dispersión de las urbanizaciones correspondió a la lógica de la gran organización corporativa del modelo fordista, al igual que correspondió a la lógica de diseños urbanos dependientes del auto privado. O trazos urbanos para los que el automóvil privado es un bien indispensable hasta el punto que sin él la movilidad no es posible en ciertas áreas o entraña dificultades de acceso que reproducen y amplifican las desigualdades sociales.

Por eso, mientras la industria avanzó en su interés de producir autos en gran escala, las dimensiones de las fábricas crecieron y los mejores lugares para ubicarse se encontraron en los suburbios. Como advierte Glaeser, las fábricas automotrices habían crecido tanto que no había espacio dentro de ciudad alguna que pudiera alojarlas¹³. En 1917 Ford construyó su River Rouge Plant, en los suburbios de Dearborn, en una extensión de siete millones de pies cuadrados. Su huella sería seguida por los otros grandes corporativos estadounidenses del auto y, luego, por los del resto del mundo. En suma, los “big three” hicieron de las fábricas ciudades (industriales) fuera de las ciudades, estableciendo su propio parámetro para los desplazamientos horizontales,

12 Duany, Plater-Zyberk y Speck (2000) establecen que la dispersión y desparrame suburbano de los Estados Unidos se generó en la posguerra, hasta convertirse en lo que es ahora, es decir, el estándar estadounidense de crecimiento urbano, personal y familiar, adoptado como una segunda naturaleza.

13 El concepto de la gran organización corporativa fordista supuso fábricas que tuvieran y manufacturaran todo lo necesario para ensamblar un vehículo. Así nacieron fábricas que se parecían auténticas ciudades industriales en las que había desde plantas de hornos y fundidoras de metal hasta plantas de corte, prensa y estampado; desde plantas de goma y caucho hasta plantas de motores, arneses eléctricos y ensambles finales. Se trataba de enormes complejos industriales, empleando cientos de miles de trabajadores relativamente poco calificados, para articular un sector dominado por unos cuantas firmas operando en calidad de oligopolios. Se trataba de fábricas amuralladas, autosuficientes y aisladas del mundo exterior, excepto para recibir las materias primas necesarias para integrar los componentes del vehículo y proveer al planeta con bastas cantidades de ellos. Estos complejos industriales llegaron durante la posguerra a América Latina por Brasil y México. EL ABC Paulista y la región centro de México les abrieron sus puertas.

junto con la fragmentación y dispersión de las manchas urbanas¹⁴.

De manera que los corporativos actuaron como entidades autorreproductoras, creando las propias condiciones para su prosperidad. Los autos contribuyeron a que cayeran los costos de transporte, facultando a las firmas a localizarse en lugares más baratos. Luego los camiones y vehículos de carga facultaron a las empresas para localizarse lejos de las líneas ferroviarias volteadas a los centros originales de las comunidades. Enseguida, los autos facultaron a la gente para trabajar y vivir fuera de las ciudades y moverse en desplazamientos cada vez más periféricos. Así, la industria del auto privado y los suburbios dispersos se crearon y reforzaron mutuamente, asegurando su razón de ser. Desde esta perspectiva, siguiendo el lenguaje de Niklas Luhmann (2005), los corporativos y las ciudades dispersas y fragmentadas vinieron a actuar como sistemas autopoieticos o sistemas autorreferenciales que construyeron sus propias estructuras, elementos y componentes de producción y reproducción de su existencia.

Desde un punto de vista urbanístico, se trató del triunfo del modelo racional-funcional bajo preceptos técnicos de contabilidad, diagramas de flujo, separación y clasificación (una cosa para cada función), desplazando la planeación tradicional de comunidades que hasta 1930 significó su trabajo como el de una disciplina humanista basada en la historia, la estética y la cultura.

Arquitectónicamente, es un diseño moderno que de manera paradójica, como postula Buchanan (2012), viene a corresponder a la fase final de la modernidad¹⁵: espacios tipo cajas, con perímetros que enfatizan la desconexión entre contexto y naturaleza y lugar; espacios que simulan una máquina a la Le Corbusier para “bien vivir el y al momento” en los que el auto privado ocupa un lugar privilegiado —de la cochera de la vivienda al estacionamiento del centro comercial, escolar o de trabajo¹⁶—.

En esta descripción falta una pieza fundamental: los combustibles fósiles, pues si la dupla motor de combustión interna/combustibles fósiles o industria automotriz/industria del petróleo fungió como la llave maestra para impulsar el triunfo de la producción y consumo de autos privados en gran escala, falta por ver ahora cómo esta industria energética cobró mayores réditos con la urbanización en cuestión. Al respecto, Buchanan apropiadamente nota que en su expresión suprema, la casa de los suburbios es un hogar aislado, en donde el rango y la naturaleza de materiales usados es lo que la hizo posible, en particular, la gama de combustibles fósiles que se usan para todo fin práctico: para los traslados de sus ocupantes, para su temporización con climas artificiales —con independencia si están situadas en el calor más quemante o en el invierno más extremo—. Los derivados de petróleo y petroquímicos diversos —de las juntas de neopreno a los polímeros, de las resinas a las masillas, de los

14 Glaeser ha escrito un extraordinario trabajo, *Triumph of the City*, que es una defensa de las ciudades como “la gran invención humana” para promover la conectividad, competencia, espíritu emprendedor, ciencia, cultura e innovación, que han hecho la diferencia a lo largo de la historia. Si bien el autor llega incluso a sostener que no todo lo hecho por “urban sprawl” ha sido malo (pues los autos dieron la posibilidad de producir viviendas en masa que dieron, sostiene, a los estadounidenses un estilo de vida opulento para los estándares internacionales), su postura no es de defensa de cualquier ciudad. Menos de los conceptos de urbanizaciones dispersas cuyos costos ambientales se extienden al planeta entero, acota puntualmente (Glaeser, 2012, pp. 13-15). Por eso, Nueva York y Detroit son dos de sus sitios premier para mostrar las fortalezas que vienen de la colaboración humana y el éxito de las civilizaciones que personifican, frente a las miserias y calamidades que sobrevienen cuando la ciudad no solo las pierde de vista, sino que actúa para demolerlas.

15 Es la antítesis de la arquitectura clásica, concebida como parte y anclaje de una compleja red de relaciones sociales, culturales y ambientales, apunta Buchanan (2012).

16 Le Corbusier, figura señera de este racionalismo y funcionalismo, estaba impresionado por las nuevas máquinas que eran los autos y los aviones, como lo estaba de los nuevos materiales industriales y las posibilidades de construcción que brindaban el hormigón armado, el acero laminado y el vidrio plano. De forma que en su “Movimiento Moderno” y en su idea de la vivienda como “la máquina para vivir”, son ampliamente reconocibles estas influencias. En sus cinco puntos para una nueva arquitectura (Le Corbusier, 1995), desde el primero —la planta baja sobre pilotes— aflora un lugar privilegiado para el automóvil privado. Enseguida aparecen la planta libre, la fachada libre, la ventana alargada y la terraza-jardín.

sellantes a las telas y alfombras sintéticas— junto con la energía eléctrica derivada de combustibles no renovables, hicieron el resto. De ahí que la arquitectura moderna, aunado con las urbanizaciones dispersas y fragmentadas que derivó, pueda definirse como una arquitectura de petroquímica y energía disipada, solo posible cuando los combustibles fósiles son abundantes y baratos (Buchanan, 2012).

Por eso la era de la motorización, que es la misma a la que corresponde esta arquitectura y las urbanizaciones de referencia que las acompañan, al lado de este autor puede conceptualizarse como perteneciente a “la era del intervalo de petróleo”.

La motorización tardía: el fin del intervalo en el primer mundo y su traslado a los países en desarrollo

Los datos de la motorización tardía

Por medio de la descripción, primero se establecerá el hecho y se contribuirá a su dimensión: la motorización privada, vista como producción y consumo de vehículos, está trasladándose con mayor celeridad a los países en desarrollo en el nuevo siglo, una vez que el modelo industrial y urbano que le acompaña ha entrado en una crisis profunda en los países desarrollados y parece haberse agotado por completo. El punto de inflexión preciso en que se consuma plenamente la motorización tardía, por tanto, es la coyuntura crítica en que pasan a ser los países en desarrollo los que se convierten en los principales centros de producción y consumo de autos privados. Este es el postulado principal. Es el ingreso a una era en

que los países en desarrollo proceden a prefigurar el último aliento de un modelo de movilidad, urbanización e industria que las economías centrales ya no pueden sostener.

Es momento de proceder a identificar con suficiente evidencia esta motorización.

En América Latina, la motorización tardía se identifica, para empezar, en el crecimiento inusual del consumo de los modos privados de movilidad en los últimos años en una situación en la que el incremento en el uso de la motorización individual es el hecho más notable, principalmente por la compra y uso de vehículos privados, así como por la comercialización y el empleo de motocicletas y taxis privados motorizados.

De ahí que —como se exhibe en uno de los pocos estudios especializados sobre urbanización y sistemas de transporte en América Latina— uno de los mayores problemas correlativos que se desprenden a lo largo de las zonas metropolitanas de los países de la región es la pérdida de participación de los modos públicos de transporte (Vasconcellos, 2011). En efecto, para el último lustro los modos privados de transportación en quince zonas metropolitanas bajo estudio ascendieron ya a 28% del total, frente a 51% de los modos públicos, en tanto el resto correspondió a los modos no motorizados¹⁷.

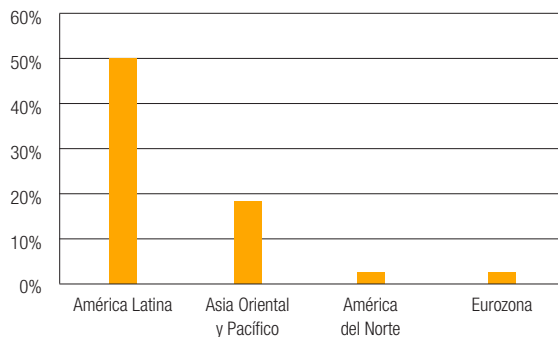
Esta es una evolución que tiene su punto de quiebre en las últimas cuatro décadas, si bien se acelera extraordinariamente desde los albores del nuevo siglo. En efecto, una revisión de los datos existentes lo comprueba. Por ejemplo, en Buenos Aires el modo público de transporte descendió de representar 67% del total en 1972 a 40%

17 El estudio de la CAF comprendió las ciudades brasileñas de Belo Horizonte, Río de Janeiro, Curitiba, São Paulo y Porto Alegre; las mexicanas de Ciudad de México, Guadalajara y León; Buenos Aires, Argentina; Bogotá, Colombia; Caracas, Venezuela; Lima, Perú; Montevideo, Uruguay; San José, Costa Rica y Santiago, Chile.

en 2007, en tanto en São Paulo pasó de 64% en 1967 a 53% en 2007. Evoluciones similares, con diferencias explicables, se presentan en otras metrópolis y países (Vasconcellos, 2011)¹⁸.

No obstante, el hecho más puntual que refiere por sí misma la motorización de América Latina es el aumento sin precedente del parque vehicular. Un aumento que traducido en índice de motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) sitúa a la región entre las de más rápido incremento del orbe en la última década. En tan solo cinco años de la década previa, el parque vehicular en América Latina aumentó de 42 a 65,8 millones de unidades. Para el período, este incremento cercano a 50% fue el más dinámico de todas las regiones del mundo, incluyendo la dinámica zona de Asia- Pacífico, donde el parque vehicular aumentó alrededor de 20% (Figura 3). En la zona europea el incremento fue de apenas 2,6% y en Norteamérica de 2,9%¹⁹.

Figura 3.
Variación de número de automóviles por cada mil personas (2002-2007)

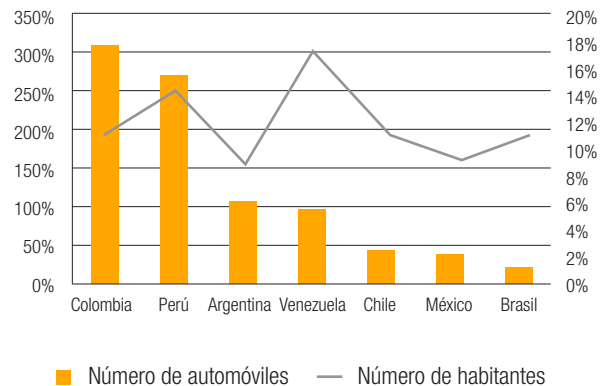


Fuente: Industria Automotriz de Venezuela en BBVA Research (2010, p. 5)

Los países de la región andina presentan un incremento en sus flotas de coches aún más intenso (Segovia y Quispe, 2010). En ellos, la dinámica al alza del parque de automóviles es tan fuerte que, incluso en naciones como Colombia, crece a un ritmo superior al de la población misma; en otras la empata, como Perú (Figura 4). Situación similar muestra Centroamérica, con Costa Rica. En este país el parque vehicular se incrementó en 119% entre 1997 y 2007, en tanto su población creció en 19% (Vasconcellos, 2011).

Una perspectiva histórica de más largo plazo resulta ilustrativa. Los datos de la Tabla 1, relativos a la evolución mundial del parque de carros durante 55 años, son muy elocuentes. En 1950, la maquinaria y la motorización del capitalismo estadounidense marchaban a todo vapor. De 56 millones de carros particulares registrados en el mundo para ese año, Estados Unidos concentraba 76% del total, cantidad que va disminuyendo

Figura 4.
Variación de número de automóviles y habitantes en América Latina (2000-2009)



Fuente: varias fuentes en BBVA Research (2010, p. 4)

¹⁹ México, Brasil, Argentina y Colombia concentran más de 80% del referido parque de vehículos. Por otra parte, en el último lustro el mayor crecimiento del parque vehicular se trasladó a la zona Asia-Pacífico, por virtud de China, donde tanto la industria automotriz como la motorización privada están creciendo a escalas tan extraordinarias, que han venido a posicionar nuevos récords históricos (Covarrubias, 2011b).

¹⁸ No obstante, los datos precisos están por construirse, pues aún no tenemos una base de datos —ya no se diga una serie histórica— de modos de transporte y parques vehiculares en América Latina.

año tras año, conforme el modelo se va diseminando primero a los demás países desarrollados y después a los que están en desarrollo, hasta cobrar las evoluciones presentes. Para 2005, el parque mundial de carros se había incrementado casi doce veces, mientras la participación de Estados Unidos en ese total había disminuido a 21%.

Cinco años más tarde, el parque vehicular total (agregando vehículos particulares y comerciales) cruzó la barrera de los mil millones (Figura 5). Si bien los países centrales aún poseen 57% del total, las mayores tasas de crecimiento del consumo vehicular se sitúan en definitiva en los países en desarrollo. La Tabla 2 proporciona las tasas de crecimiento de los parques vehiculares entre 2010 y 2011. En ellas es notable que mientras Estados Unidos, Canadá, Japón y Europa del Oeste apenas rozan tasas de crecimiento de 1%, los BRIC marcan la pauta con China creciendo en casi 20%, Brasil, Rusia e India en tasas de 5 a 8%. Más aún, en África, el Caribe, Asia y Europa del Este se crece con mucha más celeridad que en los países desarrollados.

Visto a escala continental con base en índices de motorización, la Tabla 3 proporciona otra lectura. Del medio siglo transcurrido de 1960 a 2009, la motorización en Estados Unidos se ha multiplicado menos de dos veces, en tanto que en Brasil y en México se ha multiplicado por más de diez. Los pronósticos son claros en el sentido de que el mayor crecimiento de los parques

vehiculares y los índices de motorización tendrán lugar en los países en desarrollo (Dalkmann y Sakamoto, 2011). Lizárraga contribuye evidencia apuntando en la misma dirección: para los próximos diez años (a 2020, en su estudio) los índices de motorización en América Latina —incluido México— crecerán en 81%, mientras en economías con planificación central —incluida China— el crecimiento será de 354%, de 393% en Asia del Sur —incluida India—, de 158% en Europa del Este y de 183% en otros países del Pacífico asiático. El pronóstico para Norteamérica es de un crecimiento de 2,5%, de 21% para Europa Occidental y de 9% para Japón, Nueva Zelanda y Australia (Lizárraga, 2006, p. 287).

En cuanto a la Figura 6, se advierte cómo tan solo en los años de 1997 a 2010, la geografía de la producción mundial de vehículos cambió radicalmente hasta invertir la balanza entre países desarrollados y países en vías de desarrollo. En efecto, mientras en 1997 un 66% de la producción total de vehículos se efectuó en los países desarrollados y otro 34% se fue al resto del mundo, para 2010 los primeros apenas se habían quedado con 36% de la producción, trasladando el grueso de la manufactura a los demás países.

En breve, el retrato en cifras de la motorización tardía dice que han bastado unos pocos años, exactamente las dos últimas décadas, para que la producción y el consumo de vehículos se mueva masivamente a los países en desarrollo. Y, dentro de ellos, a América Latina²⁰.

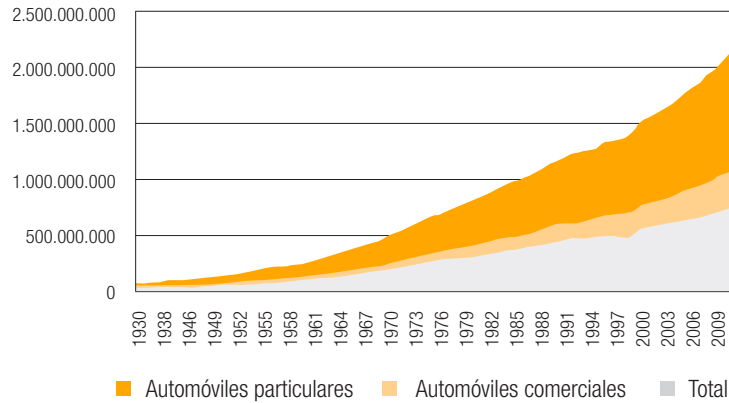
20 La producción de autos en la región es de vieja data y remite primeramente a los dos mayores países. Las primeras plantas productoras de automóviles datan de la década del treinta del siglo previo; General Motors (1935) y Chrysler (1938) establecieron plantas ensambladoras en Ciudad de México. En Brasil las primeras plantas datan de la década del cincuenta. Ford, GM, Mercedes Benz, Scania y Volkswagen crearon fábricas en São Paulo en 1957 y Toyota hizo lo propio dos años más tarde (Covarrubias, 2001). En las décadas subsiguientes, en cada caso, la industria automotriz fue creciendo bajo un patrón lento y oscilante hasta que en los últimos veinte años se aceleró notablemente para satisfacer mercados diferentes. En el caso de Brasil (con una producción de 3,4 millones de unidades en 2011), devino una industria orientada principalmente al mercado interno (situándose ya entre los cinco mayores mercados del mundo) y enseguida al de Mercosur. En tanto en México (con una producción de 2,7 millones de unidades en 2011) devino en una industria orientada al mercado estadounidense (80% del total) y enseguida al mexicano. El resto de países de la región ha sido primordialmente importador de vehículos, si bien Argentina, Venezuela, Colombia, Perú y Chile han tenido diversas experiencias productivas. De ellos, mención aparte merece Argentina, cuya industria y mercado han venido expandiéndose rápidamente y que para 2011 produjo 830 mil carros y vehículos ligeros. El consumo, visto en conjunto para la región entera, ha seguido un patrón parecido al de la producción: lento y oscilante durante la mayor parte del siglo previo, acelerado en los últimos años.

Tabla 1.
Automóviles registrados en países selectos, en miles (1950-2010)

Año	Alemania	Argentina	Brasil	Canadá	China	Corea del Sur	Estados Unidos	Francia	India	Japón	Rusia	Reino Unido	Total mundial
1950	-	318	-	1.913	-	-	40.339	-	-	43	-	2.307	53.051
1955	-	336	-	2.961	-	-	52.145	-	-	153	-	360	73.036
1960	4.856	474	-	4.104	-	-	61.671	4.950	-	457	-	5.650	98.305
1965	9.719	915	-	5.279	-	-	75.258	8.320	-	2.181	-	9.131	139.776
1970	14.376	1.482	-	6.602	-	-	89.244	11.860	-	8.779	-	11.802	193.479
1975	18.161	2.311	-	8.870	-	-	106.706	15.180	-	17.236	-	14.061	260.201
1980	23.236	3.112	-	10.256	351	-	121.601	18.440	-	23.660	-	15.438	320.390
1985	29.405	3.833	10.060	11.118	718	557	131.864	21.325	1.462	27.844	-	18.575	374.483
1990	35.512	4.284	12.127	12.622	1.897	2.075	143.550	23.550	2.300	34.924	-	22.528	444.900
1995	40.499	4.665	12.000	13.183	4.179	6.006	128.387	25.100	3.837	44.680	-	24.307	477.010
2000	43.772	5.060	15.393	16.832	3.750	8.084	127.721	28.060	5.150	52.437	20.353	27.185	548.558
2001	44.383	5.377	15.800	17.055	4.325	8.889	128.714	28.700	5.750	53.300	21.200	27.790	561.652
2002	44.657	5.445	16.576	17.544	4.950	9.737	129.907	29.160	6.945	54.540	22.100	28.484	575.847
2003	44.023	5.380	16.650	17.755	6.789	10.279	130.800	29.560	6.669	55.213	23.383	29.008	589.272
2004	45.376	5.450	17.600	17.920	7.900	10.621	132.823	29.900	7.300	55.994	24.208	29.378	603.274
2005	46.090	5.340	18.370	18.124	8.900	11.122	132.909	30.100	7.654	57.091	25.285	30.652	617.914
2006	41.020	5.745	19.446	18.739	11.000	11.607	135.047	30.500	8.100	57.521	26.800	30.995	630.043
2007	41.184	6.004	20.430	19.199	13.758	12.100	135.222	30.550	8.595	57.624	28.300	31.225	645.837
2008	41.321	6.244	21.884	19.613	18.270	12.484	135.882	30.850	9.400	57.865	32.021	31.252	667.630
2009	41.738	6.706	23.612	19.877	25.301	13.024	119.292	31.050	12.125	58.020	33.187	31.036	684.570
2010	42.302	7.605	25.500	20.121	34.430	13.632	118.947	31.300	13.300	58.347	34.797	31.258	707.764
Variación													
1990-2009	0,90%	2,90%	3,80%	2,40%	15,60%	9,90%	-0,40%	1,40%	9,20%	2,60%	-	1,70%	2,30%

Fuente: WardsAuto Group (2011, pp. 287-290)

Figura 5.
Automóviles particulares y comerciales en operación en el mundo (1930-2011)



Fuente: WardsAuto Group (2012b)

Tabla 2.
Variación de automóviles en operación en países y regiones (2010-2011)

País/región	%	País/región	%
América del Norte	0,6	África	4,4
Japón	0	Caribe	1,8
Europa del Oeste	1	América Central y del Sur	8
Europa del Este	4,1	Lejano Oriente	8,1
Asia-Pacífico	1,6	Medio Oriente	5,5
Brasil	8,1	Rusia	5,4
China	19,8	India	5,8

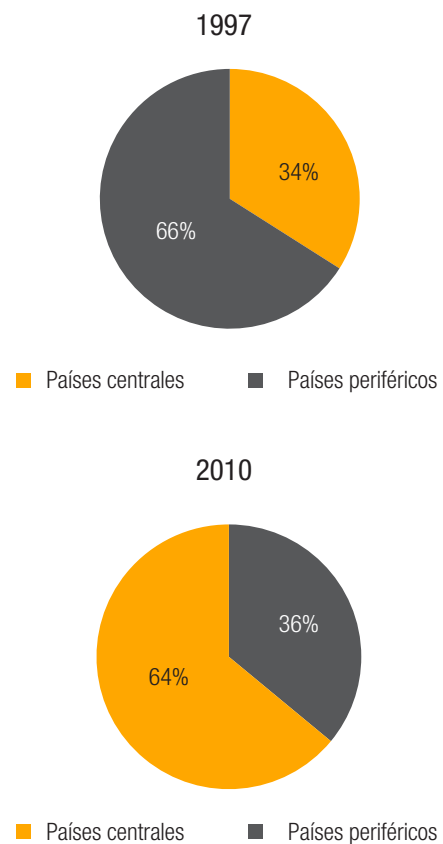
Fuente: WardsAuto Group (2012a)

Tabla 3.
Automóviles por cada mil habitantes en América (1960-2009)

País	1960	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina	55	-	-	-	314	-	-
Brasil	20	171	178	186	197	209	-
Canadá	292	-	-	586	597	605	607
Chile	17	140	147	154	161	170	174
Colombia	-	55	57	60	63	68	71
Ecuador	9	56	61	66	60	64	57
Estados Unidos	411	810	816	818	820	815	802
México	22	200	208	231	246	265	276
Perú	-	54	57	58	61	65	68
Uruguay	-	-	184	194	194	194	200
Venezuela	-	-	-	-	147	-	-

Fuente: Dargay, Gately y Sommer (2007, p. 5); World Bank (2012)

Figura 6.
Cuota de producción de automóviles en países centrales y periféricos (1997-2010)



Fuente: Pavlínek (2011, p. 4)

El fin de la era industrial y las razones históricas de la motorización tardía

Ahora es posible recapitular para puntualizar las razones históricas de la motorización tardía. Los choques de los mercados energéticos y financieros de la década del setenta y las crisis recurrentes a partir de ella, anunciaron que el éxito del fordismo y de todo el modelo industrial que dominó la escena durante gran parte del siglo pasado había llegado a su fin. Una buena cantidad de estudios han mostrado y conceptualizado los linderos del ocaso de esta era industrial y los cursos accidentados que ha seguido la economía global desde entonces²¹.

En Estados Unidos, el declive del antiguamente exitoso “Cinturón del Óxido” (o Rust Belt) vino a ser bastante revelador por sí mismo:

[O]cho de las diez más grandes ciudades de Estados Unidos en 1950 han perdido al menos un sexto de su población desde entonces. Seis de las 16 más grandes ciudades en 1950 —Búfalo, Cleveland, Detroit, Nueva Orleans, Pittsburgh y San Luis— han perdido más de la mitad de su población desde ese año. En Europa ciudades como Liverpool, Glasgow, Rotterdam, Bremen y Vilnius son mucho más pequeñas de lo que una vez fueron. La edad de la ciudad industrial ha terminado, al menos en el Oeste [...]”²² (Glaeser, 2012, p. 42).

Más revelador es el caso de Detroit, pues no puede ignorarse que es la ciudad emblemática del modelo industrial de referencia, al igual que de la motorización privada. Entre 1950 y 2008, Detroit perdió 58% de su población o más de

un millón de personas, según el mismo autor. En los últimos años el desempleo ha llegado a 25% y el ingreso familiar promedio se ha ubicado a la mitad del ingreso nacional.

Paradójicamente, la motorización tardía se acelera en medio de la crisis del actor central de este patrón de desarrollo, es decir, el modelo industrial estadounidense. La crisis financiera y productiva global que estalla en 2008 tiende el preámbulo en donde Estados Unidos terminará de ser el centro principal de producción y consumo automotriz del mundo para ser desplazado por China, seguida de una gama de países emergentes²³. Desde esta perspectiva, la motorización tardía significa mucho más que la llegada desfasada a los países de América Latina de los patrones de consumo automotriz y movilidad originados en el modelo industrial estadounidense, así como los diseños urbanos que gravitan en torno a ello. Significa también que arriba a una modernización cuando esta es puesta en duda; una modernización representativa de una sociedad industrial que está llegando a su fin, junto con sus promesas de un desarrollo económico y urbano que linealmente conduciría de la escases a la prosperidad, de esta a la riqueza y de ahí a la acumulación progresiva de bienes y más bienes.

La motorización tardía, el desplazamiento industrial y de la industria y el mercado automotriz tradicionales a los países en desarrollo vienen a ser el último reducto de actuación de un modelo económico declarado exhausto. En este sentido, Daniel H. Pink (2006) es una referencia interesante,

21 Los estudios citados previamente de Aglietta (1976), Piore y Sabel (1984), Boyer y Freyssenet (2002) y Thurow (1993) son trabajos reconocidos que, entre otras cosas, dieron cuenta de la crisis del modelo industrial y las transformaciones que se estaban sucediendo. Un análisis reconocido sobre las alternativas al modelo industrial estadounidense, dentro del debate más amplio relativo a las variedades de capitalismo, fue coordinado por J. Rogers Hollingsworth y Robert Boyer (1997). Más recientemente se ha producido una buena cantidad de estudios y debates frente a los cursos financieros y especulativos que ha tomado la globalización y la crisis global, los escándalos de los grandes corporativos energéticos (como el de Enron), bancarios (como el de Lehman Brothers) y del sector de construcción, así como la bancarrota y rescate de Chrysler y General Motors, al lado de los desafíos de gobernanza y de búsqueda de respuestas nacionales e internacionales para establecer un patrón de desarrollo equitativo y sustentable. También pueden verse Krugman (2009), Stiglitz (2012) y Zingales (2012).

22 Original en inglés, traducción propia.

23 En 2009, las ventas en el mercado de Estados Unidos cayeron en 27%, en tanto en China alcanzan 13,5 millones, para posicionarse como el mayor mercado del mundo. Para 2010 China produjo y ubicó en su territorio un estimado de 18 millones de unidades, sobrepasando el récord de 17,4 millones de unidades vendidas por Estados Unidos en 2000 (Covarrubias, 2011b). Para 2011, los chinos sobrepasan los 19 millones de unidades.

porque recuerda que en cada era económica los países en desarrollo funcionan como un destino adecuado para recibir las industrias que están caducando en los países desarrollados y así facilitar su transición hacia una nueva y superior etapa. Hoy Estados Unidos y Europa están dejando atrás la Edad de la Información para ingresar en la Edad Conceptual. La Edad de la Información llegó a estos países emigrando industrias a los países en desarrollo a efecto de explotar su mano de obra barata y calificada. Ahora mismo se trasladan también las operaciones rutinarias, mecánicas y tediosas de la Era de la Información (tales como centros de atención telefónica, archivos, contabilidades, registros, desarrollos de software simples, asistencia legal y servicios médicos básicos) de forma que los países desarrollados puedan concentrarse en las actividades de la Era Conceptual. Esto es las actividades que implican creación, cultura y las más elevadas destrezas y calificaciones.

Con otras perspectivas, pero con resultados similares, otros autores enfocan la transición actual. La antes citada perspectiva de Buchanan (2012) y la de Jeremy Rifkin (2011) dicen que hoy los países avanzados se sitúan en la transición a la Tercera Revolución Industrial, basada en el uso de energías renovables e Internet como sistema de comunicación. Esto deja a los países en desarrollo en el centro de la Segunda Revolución o en el intervalo del petróleo, puesto que esta se basa en el uso de energías fósiles para transportar por medio de autopistas y modos motorizados y electricidad de fuentes de carbón, de petróleo y nucleares para producir manufacturas

y telecomunicaciones diversas²⁴. Nada que no pueda comprobarse en las naciones latinoamericanas, puesto que al lado de grandes fábricas de las corporaciones automotrices y de otras manufacturas, como la electrónica, hoy día se encuentran en algunas grandes ciudades de la región empresas de telexinformática como los centros de atención telefónica y armadores de software, todos desplazándose cada vez más intensamente hacia las fronteras.

La misma idea de una Segunda Revolución del Automóvil propuesta por Freyssenet es apropiada a este argumento, porque anticipa la difusión de la motorización a los mayores países en desarrollo una vez “que los mercados y los beneficios de los automóviles modernos han terminado por agotarse en el mundo industrializado”²⁵ (Freyssenet, 2009, p. 447), sin olvidar que esta revolución se acompaña con la puesta en escena del debate por el cambio climático y los estudios sobre los problemas de contaminación, seguridad energética, accidentabilidad/siniestralidad y consumo/destrucción de espacios asociados todos con el uso y difusión del automóvil privado²⁶.

Urbanística y arquitectónicamente, la motorización tardía en los países en desarrollo remite a una modernización cuando la modernización está en su última etapa. Pero como la motorización y las urbanizaciones dispersas van hombro con hombro y actúan como sistemas autopoieticos, la modernización que corresponde vivir no es otra que una plagada de riesgos e incertidumbres. Esto acerca a Ulrich Beck; con él puede decirse que el legado de la motorización tardía no

24 Rifkin (2011) anota que cada revolución es caracterizada por la confluencia de un nuevo modo de energía con un nuevo modo de comunicación, los cuales actúan como la sangre y el sistema nervioso del sistema. De ahí que en tanto la Primera Revolución Industrial usó energía de vapor para producir y transportar con base en el sistema ferroviario y la Segunda el petróleo para la movilidad de la motorización, la Tercera representa el reto de avanzar hacia un modelo sustentable de desarrollo, tecnológica y urbanísticamente.

25 Original en inglés, traducción propia.

26 La Segunda Revolución del Automóvil es un proceso en curso, inacabado y rodeado de incertidumbres, advierte Freyssenet (2009). En ella tiene lugar una carrera tecnológica por experimentar y dar con sistemas alternativos de energía y desplazamiento automotriz más eficientes y ambientalmente más amigables (dentro de los que sobresalen los motores híbridos —petróleo/electricidad—, de gas natural, de biocombustibles, eléctricos y de celdas solares, entre otros). De tal manera, la transformación en curso vendrá a representar la presencia en escena de nuevos actores productivos, mercados, consumidores, fronteras geográficas y tecnológicas en una eventualmente reconfigurada industria automotriz.

es otro que el de una modernización reflexiva, en la que dichos riesgos e incertidumbres (ambientales, económicas y sociales) actúan como estructuradores primarios de la construcción de sociedad y dotador de sentidos. Ello ocurre ahora que los costos y las consecuencias “indeseables” que el capitalismo enseñó a definir como externalidades, han pasado a ser parte de la vida cotidiana (Beck, Bonss y Lau, 2003). De ahí que la motorización manifiesta las líneas del mismo capitalismo tardío, extendido globalmente hasta copar todos los intersticios del mercado consumible de personas y cosas. Refleja por igual las líneas de una sociedad con procesos de legitimación cada vez más en duda, incapaz de resolver hasta ahora sus crisis económico/ambientales cada vez más recurrentes, rodeadas de un mundo de la vida que aún espera conciliarse con la esfera y el espacio público (Habermas, 1999; Mandel, 1979; Schütz, 1972). Y es que la motorización compite por la calle y se apropia de ella, es decir, se apropia del espacio público por excelencia convirtiéndolo en “espacio conectivo con la circulación como único uso posible [Luego, el espacio público devenido en calle-autopista] es también un elemento de selección y segregación puesto que sólo admite a aquellos usuarios que tengan coche” (Miralles y Cebollada, 2003, pp. 9-11).

Con estos argumentos y razones históricas puede decirse que la motorización tardía comporta un gran potencial modernizador deformante para las ciudades de América Latina, toda vez que los problemas urbanos generados por ella en los países avanzados tienden a amplificarse en los

conciertos de pobreza, desigualdad, déficits de infraestructura productiva y humana y de transparencia y rendición de cuentas en los ejercicios de gobierno que acostumbra padecer buena parte de las comunidades de los países en desarrollo. Así, aumenta el crecimiento descontrolado y el despliegue horizontal de las ciudades, como también la fragmentación y exclusión espacial y social, con alojamientos hacia los suburbios. De otro lado, crece la separación espacial y social de los marginados con dificultades crecientes de acceso a los centros de empleo, escuelas, centros de servicios e infraestructura básica. Más recientemente se erigen las comunidades defensivas con la emergencia de espacios cerrados en comunidades, distritos de negocios y centros de consumo (Covarrubias y Méndez, 2009)²⁷.

Hipótesis sobre las sociedades motorizadas de América Latina

En este apartado se proponen tres hipótesis para advertir que el crecimiento de la motorización privada en América Latina podrá no solo seguir adelante, sino adoptar proporciones fuera de control en el mediano plazo, habida cuenta de la probabilidad de que se entrelacen las tendencias económicas y demográficas de la región con formas de hacer política y negocios sin rendición de cuentas, que son muy extendidas. Una cuarta hipótesis subraya algunas de las facetas de las consecuencias ambientales en materia de contaminación, que podrán sobrevenir de concretarse dicha eventualidad de una motorización bajo un crecimiento explosivo y sin control²⁸.

27 El urbanismo de tipo defensivo es un urbanismo periférico y difuso que cierra territorios al exterior con mecanismos de seguridad y regulación. Se trata de espacios que no mantienen relaciones de continuidad con el núcleo y la trama urbana. Concentra equipamientos e infraestructuras diferentes al tejido urbano, orientado primariamente a los grupos sociales de clase alta, implica exclusividad social y económica (Méndez, Chumillas y Enriquez, 2010).

28 Los estudios pioneros ya citados de Vasconcellos (2000; 2010; 2011), Lizárraga (2006; 2012) y Miralles y Cebollada (2003) han producido esquemas muy valiosos para estudiar los impactos de los modos de movilidad y medir las consecuencias ambientales y sociales de la motorización. Han ido reuniendo también un cuerpo de evidencia cada vez más robusto para ilustrar esas consecuencias. En particular han contribuido información sobre el consumo de recursos (de espacio, tiempo y energía); impactos ambientales, atmosféricos y sonoros; siniestralidad, accidentabilidad y congestión vehicular; evolución histórica de los modos de movilidad en las mayores metrópolis de la región; condiciones del transporte colectivo, infraestructura vial, modos de transporte, uso de energía, accidentabilidad; accesibilidad, segregación social y exclusión de las capas sociales menos favorecidas por los modos dominantes de movilidad y retos y problemas conexos en ellas. Aquí solo se labora sobre las emisiones de partículas contaminantes PM₁₀ y PM_{2.5}.

Se parte de hechos puntuales ya notados. El número de vehículos en circulación en el mundo rebasó la frontera de mil millones de unidades a partir de 2010 y la perspectiva es que en las próximas décadas crezcan hasta sumar entre dos y tres mil millones de unidades en circulación (WardsAuto Group, 2012b). La proyección posee una cláusula de exclusión que asume grandes dificultades de los órganos de gobierno mundial para regular e imponer nuevos patrones ambientalmente más sustentables de movilidad y uso del transporte. En tanto, la perspectiva más inescapable es que su mayor crecimiento pueda acontecer en los países menos desarrollados. Hay suficiente material para documentarlo.

A 2010, América Latina registra 575,8 millones de habitantes, con un notable potencial de crecimiento del ingreso per cápita, no por otra razón que el hondo piso de desigualdad del ingreso del que parte y su dinámica poblacional (ver discusión abajo). A manera de comparación, se registra que mientras en Estados Unidos hay 239 millones de vehículos, la flota más grande del mundo, prácticamente un vehículo por cada persona; en España la relación es de 2 a 1; en Argentina y México hay 6,3 y 5,2 personas por vehículo; en naciones como Perú hay 16 personas por coche; en China 1 por cada 17 personas y en la India 1 por cada 56 (BBVA Research, 2010). Esta enorme brecha de mercado es lo que torna a las naciones latinoamericanas —al igual que a las de otras economías en desarrollo— en flancos muy apetitosos para las grandes compañías trasnacionales del automóvil. Además, tienen un incentivo cuasi-coercitivo para voltear hacia nuestras regiones, provistas las dificultades que enfrentan para crecer en sus mercados de origen y la crisis financiera y de competencia que enfrentan un buen número de ellos.

En suma, la misma saturación de los mercados automotrices de las economías maduras y el hecho de que sus regulaciones ambientales se han tornado más restrictivas para productores y consumidores, fuerza a que los países en desarrollo y emergentes ofrezcan las salidas que el primer mundo está cancelando. Esto es, ofrecen las fábricas, los mercados, las infraestructuras, los consumidores y los Gobiernos con regulaciones ambientales menos restrictivas dispuestos a armar, vender y comprar los vehículos contaminantes —pero altamente rentables—, nuevos y usados, que en las naciones centrales se están prohibiendo o sacando de circulación.

Señaladas las tendencias y los escenarios previos, se postulan las siguientes hipótesis del curso que podrá seguir la motorización tardía en América Latina en el futuro de corto y medio plazo (2010-2020).

Hipótesis

Ho1: de concretarse durante la década actual un buen dinamismo económico en América Latina (con tasas de crecimiento del PIB de 3,5 a 5% promedio anual)²⁹ y poblacional (con la presencia y aprovechamiento del bono demográfico)³⁰ y sin cambio en las propensiones al consumo que inhiban el atractivo del coche, será inminente la perspectiva de un crecimiento desmesurado y descontrolado de la motorización tardía en los países de la región.

Racionalidad: el dinamismo y la perspectiva en cuestión se consolidarán como realidad país tras país de la región en la medida en que:

1. El incremento esperado del PIB refleje impactos correlativos en el comportamiento del

29 Proyecciones de Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (2011) y BBVA Research (2010), respectivamente.

30 El bono demográfico se define por el proceso de transición demográfica en el que la población en edad de trabajar es mayor que la población dependiente —de niños y adultos mayores—, creando un potencial productivo mayor.

ingreso. A ello se podrá sumar el que la clase media pueda tener un crecimiento de 48%, pasando de 74,1 a 109,8 millones entre 2010 y 2020 (BBVA Research, 2010).

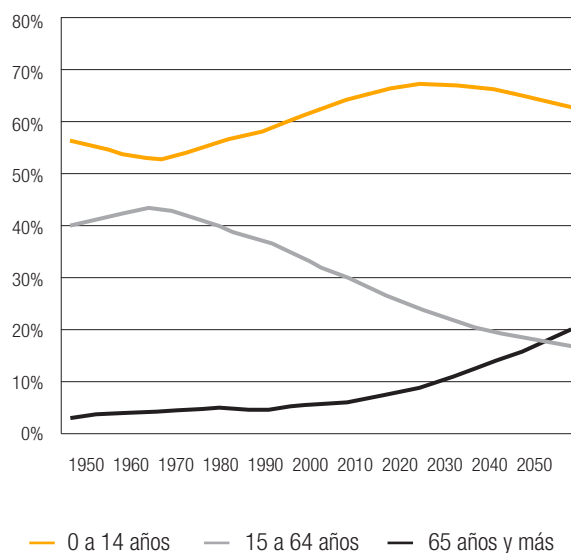
2. Los países de la región saquen ventaja productiva del bono demográfico que aún tienen. De los 575,8 millones de habitantes de América Latina a 2010, 65,4% entran en los grupos de edad en edad productiva, entre 15 y 64 años. Para 2020 la población se incrementará a 632,5 millones y los grupos en edad productiva ascenderán a 67,4% (Figura 7).
3. Es altamente probable que las propensiones al consumo se eleven consistentemente debido a que se parte de una población cuya cohorte mayor —es decir, 57,7%— promedia 25 años. A ello se sumará un ritmo mayor de incorporación de la mujer a la población económicamente activa, pasando de una tasa de participación en la actividad económica de 52,8% en 2010 a una de 56,7% en 2020.
4. Los precios del sector automotriz podrán comportarse a la baja a causa de varios efectos encontrados: a) La competencia y los autos viniendo de China, que crecerán extraordinariamente. b) La importación y/o producción para el consumo interno de vehículos discontinuados en el primer mundo, por sus altos índices de emisión de carbono y consumo de combustibles, al lado de sus bajas eficiencias. c) Los acuerdos de libre comercio, que seguirán en jauja como mecanismo probado para facilitar el flujo de mercancías en el capitalismo globalizado.

En breve, en términos económicos y demográficos América Latina parece tenerlo todo para que la motorización privada se incremente extraordinariamente en los años por venir: vislumbra la posibilidad de empleos para sus amplias cohortes poblacionales en edad productiva; la mayor

cohorte corresponde a jóvenes cuya posición es más propensa a ser ganada por los atractivos del carro privado; más y más mujeres se incorporan a la fuerza de trabajo.

Además, es probable que en América Latina las nociones de prestigio y estatus social se mantengan —y crezcan— ligadas a las prenociones de “Big Car/Big Shot”. Luego los idearios y propensiones al consumo colonizados prestos a la imitación de formas de vida de países desarrollados pueden hacer lo propio; ignorantes del ambiente como no sea para explotarlo. Este último aspecto aparece bien retratado en los estudios de Ronald Inglehart (1997) e Inglehart y Welzel (2010), con base en la Encuesta Mundial de Valores. En ellos las sociedades de América Latina siguen apareciendo vinculadas con valores materialistas, de sobrevivencia y tradicionalismo, por lo que aún no asumen los valores de autoexpresión y compromiso ambiental del post-materialismo y la sociedad post-industrial.

Figura 7. Proporción de población según grupos de edad en América Latina (1950-2050)



Fuente: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (2011)

Por tanto, es probable que en América Latina aún esté al alza el valor de poseer un auto (“Ownership Value”) por consumidores ansiosos de engrosar la sociedad automovilizada, no importa cuáles sean los Costos Totales de Propiedad (CTP) (“Total Ownership Costs”) a pagar, incluyendo los ambientales. Ni quién los pague. Si bien estos comportamientos sociales esperan por estudios que puedan dimensionarlos adecuadamente, hay un hecho puntual que apuntala las probabilidades referidas. En América Latina no es parte de las prácticas sociales de los poseedores de autos pensar o dialogar sobre los CTP, aunque el tema empieza a prosperar entre grupos de intelectuales y de organizaciones no gubernamentales (ONG).

Ho2: la combinación de las propensiones al consumo previas y la cartelización de la política en que han devenido los ejercicios de los Gobiernos en América Latina posibilitarán que esta siga siendo tomada como traspatio de los autos de desecho de los países desarrollados, particularmente de Estados Unidos, en agravio de los costos y consecuencias de la motorización tardía, en desmedro también de los esfuerzos y experiencias exitosas de la región en el desarrollo de urbanizaciones amigables con el ambiente —como los aportes ampliamente reconocidos de Curitiba—, de modos de movilidad alternativos como Transmilenio de Bogotá, el Metrobús de la Ciudad de México y las ciclo-vías que encomiablemente vienen abriendo y promoviendo algunos Gobiernos locales y ONG de la región³¹.

Racionalidad: la cartelización de la política (Covarrubias, 2011; Katz y Mair, 2009) en que han tornado la democracia los sistemas de partidos que operan en la región, borra las fronteras programáticas para sustituirlas por la formación de clientelas, la compra de votos, el marketing, la manipulación de audiencias y la conservación del poder por el poder mismo. Son la política y los ejercicios de gobierno como espectáculo para vender promesas, alentar ilusiones, comprar voluntades y practicar tales ejercicios sin rendición de cuentas. Por ello, porque en la cartelización de la política importa el acceso, conservación, uso y usufructo del poder antes que nada, la toma de decisiones que pueda favorecer un compromiso con el desarrollo sustentable y social pasa a un plano secundario. Cuando pasan. Nación tras nación.

La cartelización se demuestra en las situaciones que ocupan este artículo:

En México y en otros países la entrada de autos usados de desecho de países desarrollados, mayoritariamente por medios ilegales (sin permisos de importación) se ha convertido en una práctica común. En México ha sido alentada por los partidos y los Gobiernos de todas las siglas existentes en el país (del PRI al PAN, del PRD al Partido Verde, etcétera) para manipular clientelas electorales durante las dos últimas décadas³². De ahí que en el último decenio entraron al país seis millones de estos autos, por vías legales e ilegales, de acuerdo con datos de la Asociación Mexicana

31 Curitiba es precursor regional e internacional de un nuevo urbanismo, de los sistemas de transporte integrado y del rescate de los espacios públicos y el desarrollo de las áreas verdes. Habiendo recibido distinciones notables, como la de UNEP-ONU por su trabajo ambiental, en forma paradójica hoy enfrenta acrecidas presiones por el rápido desarrollo de su zona metropolitana, propiciado en parte por su constitución como nuevo polo de la industria automotriz (con Audi, Volkswagen, Nissan, Renault, New Holland y Volvo) y por sus elevados índices de motorización prácticamente de país desarrollado, con un vehículo por cada dos habitantes.

32 El mecanismo funciona así: en el año previo a los comicios electorales inicia el ingreso por vías ilegales de carros usados provenientes de las fronteras estadounidenses. Primero de poco a poco, luego de más en más hasta que se convierten en una avalancha. Enseguida surgen organizaciones de “defensa del patrimonio familiar” que “afilian” a los nuevos usuarios de autos privados por cuotas económicas diversas. Luego dichas organizaciones aparecen apadrinadas por algún partido político o por algún político en campaña que promete que durante su ejercicio, “de ser elegido por la voluntad popular”, se “regularizan” (entiéndase legalizarán) los autos en cuestión. Por último, los partidos y los ejecutivos ganadores proceden a legalizar el auto de las audiencias que los apoyaron y les ayudaron a salir airosos de la brega política. El mecanismo es tan conocido, pues se ha puesto en escena invariablemente durante cada uno de los procesos electorales mayores de las últimas dos décadas, que la población interesada espera el arribo de las próximas contiendas para traer su auto o bien comprarlo en el mercado negro de autos introducidos ilegalmente, que se ha creado especialmente en los estados de la frontera norte.

de Distribuidores de Autos (AMDA) (Prieto, citado en Grupo Fórmula, 2011). Pero tal problemática es también una práctica anidada en otras regiones de Centro y Suramérica.

Con esos seis millones de autos, el parque vehicular de México ha aumentado hasta alcanzar veintidós millones de unidades. Puesto que estos autos tienen diez y más años de vida, la antigüedad promedio de los autos en México se ha disparado a dieciocho años³³. Pongámonos que, por especificaciones de los productores originales de autos (OEM del sector), un vehículo está preparado para durar operando con eficiencia un máximo de diez años. A partir de esa vida útil programada, las unidades aumentan tanto sus emisiones como sus costos de mantenimiento en un promedio de 20% por año. De ahí que la compra e importación de este tipo de autos, mismos que después de diez años de vida pasan a ser autos de desecho para todo fin práctico, significan la adquisición de un problema adicional de contaminación para nuestros países. Para los países desarrollados, en cambio, significa la resolución gratuita del problema mayúsculo que entraña la disposición de los autos “chatarra” o “basura”.

Se revisa ahora a la Comunidad Andina. Antes se anotó que es en esta subregión donde el parque vehicular creció más aceleradamente en la década previa (a una tasa promedio de 7-8%). La Bolivia de Evo Morales ha ido más lejos, con el mismo índice en 16% anual. Lo que se sabe es que 9 de cada 10 de estos vehículos son usados, importados legal e ilegalmente por igual gracias al “perdonazo” de Morales (la variante boliviana de la “regularización” mexicana o centroamericana)³⁴. Son los autos de desecho de Europa

y Asia, con diez años y más de vida útil. Las autoridades excusan que muchos de los vehículos que han ingresado cumplen una función pública, pues se trata de mini-buses utilizados como transporte público. Es el mismo argumento y la misma situación que se ve en Bogotá como en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. En realidad, dicha función pública se realiza en condiciones muy adversas, pues estos transportes constituyen una flota de camiones obsoletos, cuyas emisiones contaminantes están a la vista de todos. La contaminación que generan va del aire al ruido y de estos a la inseguridad que representan para transeúntes y usuarios de urbes atestadas de autos, luego sujetas a congestiones vehiculares que afectan principalmente a los usuarios de transporte público (Vasconcellos, 2000; Lizárraga, 2012)³⁵.

Se carece de evidencia sobre la presencia de esta problemática en otros países. En cambio, se sabe que en el grueso de países de la región (a excepción de Brasil) no hay restricciones a la circulación de autos usados, como tampoco hay inspecciones funcionales y ambientales institucionalizadas y/o aplicadas en estricto o efectivamente.

Tanto como 60% de las unidades nuevas comercializadas en los mayores países de la región son importadas, con países como Chile y Perú que elevan la cifra a 100. Este es un canal que facilita los flujos de modelos y marcas discontinuadas en otras latitudes por sus emisiones más contaminantes y difíciles de controlar.

En Ciudad de México la flota de autos se ha elevado a 5,5 millones (Vasconcellos, 2011), un crecimiento anual de 10% desde 2006. Los Gobiernos han realizado inversiones masivas en infraestructura vial y carretera para aliviar la situación.

33 Por lo demás, este dato significa que la mayoría de los poseedores de autos poseen un vehículo hasta agotarlo o proceder a su disposición final.

34 Datos de Comunidad Andina (2010).

35 Estos camiones obsoletos son la cara que Transmilenio no ha podido borrar de Bogotá. De ahí que el Gobierno colombiano, en un esfuerzo adicional, introdujo la Ley de chatarrización, por la que otorga incentivos económicos a quienes entreguen unidades de transporte y carga con más de 25 años. El estimado es que hay más de 60.000 de estas unidades en circulación (Con S. I., 2012).

Por ejemplo, por ahora son bien conocidas las obras del segundo piso del Periférico, el viaducto Bicentenario y el Metrobús, más programas como el “Hoy no circula” emprendidos por los Gobiernos locales. Con todo y los aciertos que algunas de ellas podrían representar, en particular el Metrobús en tanto nuevo sistema de transporte público, la velocidad de circulación en la ciudad ha disminuido en 8 km/h durante el período de 2006 a 2010 (Transeúnte, 2010).

Brasil presenta un caso diferente. Posee un programa de inspección vehicular desde 2010 y prohíbe la importación de autos usados. Si bien estas medidas se han instrumentado bajo la intencionalidad muy clara de aumentar la producción y el mercado internos —objetivos que han conseguido con suficiencia—, Brasil suma a favor estar a la vanguardia en el uso de energías alternativas con el empleo del etanol. ¿El resultado? La antigüedad promedio de los autos en Brasil es de siete años y sus emisiones per cápita son menores regionalmente (Rosagel, 2011).

Una problemática distinta, pero conexa, tiene que ver con el hecho de que estos mercados permiten ser adoptados como mercados de salida de algunas de las versiones más contaminantes de los llamados “Premium/Luxury Cars” —los famosos “Gas Guzzlers”—, que ya no son aceptados en algunos países desarrollados, por las comunidades más conscientes del daño al ambiente ni por los Gobiernos que han emitido restricciones más severas sobre el cilindraje automotor y sobre el consumo de combustibles. Por eso, en los países en desarrollo es tal la cantidad de vehículos que circulan tipo Hummer, Silverado, Suburban o Cheyenne, que la investigación tendría que preguntarse en cada caso, en cada localidad, si ello se debe a que no hay restricciones a su importación, producción y/o comercialización o, habiéndolas, no hay fortalezas institucionales para hacerlas cumplir.

Ho3: la motorización tardía es y seguirá siendo alentada mayormente en los países de la región que carezcan de sistemas efectivos de rendición de cuentas, pues la construcción de infraestructura vial y carretera es un negocio muy rentable para acoger y justificar los aumentos de las flotas vehiculares.

Racionalidad: pocos sectores crecen como el de construcción y el de comunicaciones y transportes en América Latina en la última década. Por ejemplo, entre 2006 y 2010 el PIB regional (incluyendo a los países del Caribe) se incrementó en 3,8% promedio anual. En el sector de la construcción, en cambio, el crecimiento fue de 4,6% promedio anual, mientras en el de comunicaciones y transportes fue de 4,3% anual (Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía, 2011). Dentro de ambos sectores, la actividad de edificación de infraestructura vial, urbana y de conexión de ciudades ha cobrado particular dinamismo a la luz del crecimiento desproporcionado de los parques de vehículos. Basta cruzar los principales países de la región para encontrar el mismo cuadro: la edificación de avenidas, puentes, pasos a desnivel, distribuidores viales y similares ciudad tras ciudad. Son obras necesarias para superar la pobreza y ubicarse en la modernidad, repiten gobiernos y desarrolladores privados frontera tras frontera.

La verdad es que forman un conjunto inmenso de obras de varilla, concreto y asfalto desfasadas y onerosas que corresponden a un modelo de desarrollo industrial y urbano hoy agotado y en proceso de desplazamiento en los países desarrollados.

En México, Brasil, Colombia y Venezuela la edificación de la infraestructura referida se ha multiplicado también gracias a la entrada de ingresos extraordinarios a las arcas públicas por las alzas en los precios del petróleo durante la última década.

En el caso mexicano, paradójicamente, durante estos años ha crecido extraordinariamente la deuda pública de los Estados y municipios. Al año 2000, sus obligaciones financieras ascendían a 90.731 millones de pesos mexicanos. Diez años más tarde, habían crecido hasta sumar 314.664 millones. Para 2012, ascendieron a 396.832 millones de pesos (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, citada en *Reuters*, 2012)³⁶. El punto de interés es que la deuda contratada es amparada en la justificación —Estado tras Estado— de que con ella se está construyendo la infraestructura física que las localidades necesitan para “traer la modernidad a valor presente”.

Lo que se quiere formular como hipótesis es que, así como en el caso de Estados Unidos se aprendió que el impulso a las ciudades dispersas, junto con las grandes obras viarias y de autopistas para alimentar la motorización privada, fue alentada por coaliciones entre Gobiernos, desarrolladores urbanos y empresas automotrices y petroleras —como se citó con Duany, Plater-Zyberk y Speck (2000)—; en el caso de los países en desarrollo coaliciones equivalentes podrían ser responsables del impulso a la motorización privada, su infraestructura y sus congénitas ciudades dispersas que se están atestiguando. Solo que ellos lo hicieron un siglo antes.

Sea o no el caso, en esta realidad empresarial e industrial figuran en primer plano los actores conocidos de la motorización y las ciudades dispersas —petroleras, automotrices, constructoras, etcétera. Así, entre las once mayores empresas de América Latina, de acuerdo con el escalafón de América Economía (2012), seis son petroleras— Petrobras, Brasil (1); PDVSA, Venezuela (2); Pemex, México (3); Petrobras Distribuidora, Brasil

(6); Ecopetrol, Colombia (8) y Ultrapar, Brasil (11). Si se amplía el lente a las cincuenta mayores aparecen armadoras de autos como Volkswagen, General Motors, Ford y Fiat, constructoras y cementeras como Odebrecht y Cemex y otras petroleras como YPF, de Argentina y ENAP, de Chile. He aquí en el siglo XXI, llamado del conocimiento o era conceptual, el aferre al intervalo del petróleo, a la movilidad y a la ciudad sin esferas públicas de la era de máquinas y asfaltos extendidos. He aquí actores clave que marcan la vida productiva de nuestros países, personificando modelos organizativos bajo cartabones de los grandes corporativos de la era industrial hoy agonizante en los países que la gestaron.

En el caso de México, lo que se ve es un negocio en el que se dan la mano los desarrolladores privados y los políticos enquistados por la cartelización del ejercicio de gobierno, tomando ventaja de las transferencias de recursos para obra de los ingresos extraordinarios por los precios del petróleo y —ahora— de la contratación de deuda³⁷. El Centro de Transporte Sustentable (citado en Equipo Plataforma Urbana, 2011) registra que en el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) hay cuarenta macroproyectos que esperan fondos públicos para hacer más obras destinadas a la motorización privada.

Ho4: sin cambio en los patrones actuales de movilidad y diseño urbanos, el parque vehicular del mundo arrojará más y mayores consecuencias negativas sobre el derecho a la ciudad y a una vida digna de las personas que en ella habitan. Puesto que uno de los mayores crecimientos de dicho parque ocurrirá en América Latina, las consecuencias ambientales serán mayores en esta región.

36 Producto de ello, cada uno de los 112 millones de mexicanos debe 3.500 pesos. Los estados más endeudados son: Nuevo León, Quintana Roo, el Distrito Federal, Sonora, Chihuahua, Michoacán, Baja California, Nayarit y Baja California Sur (Secretaría de Hacienda y Crédito Público en *Reuters*, 2012).

37 Es imposible desarrollar más en este espacio al respecto. Una elaboración más completa de estos temas para el caso Sonora en el Norte de México con programas de gobierno como el 'Sonora Proyecta' y el 'Sonora SI', pueden verse en Covarrubias (2009; 2011a). Lo que es preciso enfatizar es que estos temas requieren de más estudios especializados.

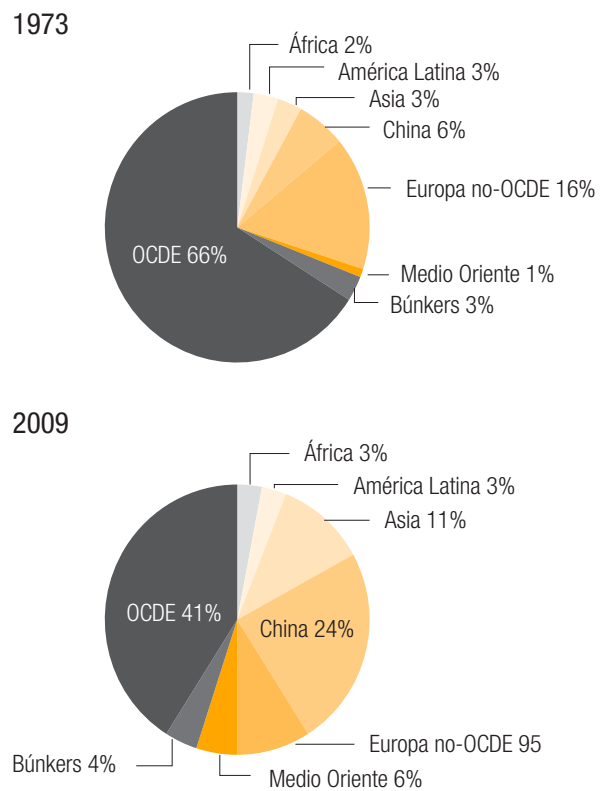
Racionalidad: sobre las consecuencias negativas hay que hacer notar dos cosas. Primero, las mayores emisiones de dióxido de carbono (CO₂) no ocurren más en los países desarrollados como acontecía en la década del setenta. Al respecto, la mutación más notable de las últimas décadas es que las mayores emisiones contaminantes se van trasladando progresivamente a las naciones en desarrollo y a las de América Latina dentro de ellas (Figura 8). Segundo, el agravante mayor en este caso es que estamos hablando de emisiones que se dispararon casi al doble entre 1973 y 2009.

Segundo, un cúmulo de ciudades de América Latina aparece entre el grupo de ciudades con mayores medias de PM₁₀ en sus atmósferas. Esto es, con mayor contaminación ambiental asociada estrechamente con las emisiones contaminantes de los vehículos de combustión interna, así como a los polvos suspendidos y re-suspendidos que derivan de su tránsito³⁸.

La Tabla 4 exhibe información de la World Health Organization (WHO) sobre las medias anuales de PM₁₀ en una gama de ciudades del mundo. Para fines meramente comparativos, se incluyen algunas ciudades de países desarrollados al lado de un listado mayor de ciudades de países en desarrollo de esta región. Ciertamente, ninguna de las ciudades de la región ofrece los niveles de contaminación de las ciudades de Ahvas, Irán (372), Ulán Bator, Mongolia (279), Deli, India (198) o Lanzhou, China (150) y otras por el estilo, es decir, las ciudades cuyos índices PM₁₀ se salen de toda proporción. Pero los casos de ciudades medias como Mexicali, México (137); Cochabamba, Bolivia (80); Lima, Perú (78); Bogotá,

Colombia (77); Santiago, Chile (71) y otros de la región destacan por la severidad de sus niveles. En el caso de estas ciudades —como puede documentarse en Mexicali y otras ciudades mayores de la frontera norte mexicana como Hermosillo— se advierte que sus elevados índices de contaminación de los últimos años vienen mayormente asociados con el incremento de sus flotas vehiculares y los polvos resuspendidos por el tránsito que concitan³⁹.

Figura 8. Cuota de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en el mundo (1973-2009)



Fuente: International Energy Agency (2012)

38 Las PM₁₀ son las partículas inferiores a diez micrómetros compuestas de polvo, cenizas, hollín, etcétera, suspendidas en la atmósfera que constituyen la contaminación ambiental más severa. Si bien sus causas se asocian con factores tan diversos como las emisiones de la industria, la construcción y el comercio, al igual que la quema agrícola y el polvo resuspendido, una de sus mayores causas corresponde a la contaminación generada por las emisiones de los motores de combustión interna de los automóviles.

39 Al igual que de otras muchas ciudades de México y América Latina, de Hermosillo no existen mediciones conocidas de PM₁₀ o de otros indicadores de contaminación ambiental. Este es otro de los muchos flancos que la investigación especializada aún debe de cubrir. No obstante, para fines de apoyar el argumento en este apartado, se usará el dato de medición de PM₁₀ estimado por autoridades de salud del municipio de Hermosillo, que lo situó en 150. El mismo fue revelado en entrevista efectuada en marzo de 2012, mas la identidad del funcionario se guarda en secrecía.

Tabla 4.
Partículas suspendidas respirables (PM₁₀) en ciudades del mundo (2007-2010)

País	Ciudad	Media anual PM ₁₀ (ug/m3)	Última actualización
Alemania	Berlín	25,88	2008
Argentina	Buenos Aires	38	2010
Australia	Sidney	11,63	2009
Bolivia	Cochabamba	79,8	2007
Brasil	Río de Janeiro	63,7	2009
Brasil	São Paulo	38,17	2009
Chile	Concepción	49	2007
Chile	Santiago	71,05	2009
Chile	Valparaíso	43,1	2007
China	Pekín	121	2009
Colombia	Bogotá	77,25	2007
Colombia	Cali	53,64	2005
Colombia	Medellín	67,5	2007
Ecuador	Quito	33,8	2009
Egipto	El Cairo	138	2008
Estados Unidos	Detroit	20,17	2009
Estados Unidos	Los Ángeles	24,67	2009
Estados Unidos	Nueva York	21,17	2009
Estados Unidos	Pittsburgh	25	2009
Francia	París	37,78	2008
Italia	Milán	44,46	2008
Italia	Turín	47,48	2008
Japón	Tokio	23	2009
México	Ciudad Juárez	69,86	2009
México	Distrito Federal	51,88	2009
México	Guadalajara	41,53	2009
México	Mexicali	137,17	2009
México	Monterrey	76,24	2009
México	Puebla	30,24	2009
México	Tijuana	57,18	2009
México	Toluca	65,8	2009
Perú	Lima	78,4	2010
Reino Unido	Londres	28,67	2008
Uruguay	Montevideo	39	2009
Venezuela	Caracas	36,8	2008

Fuente: World Health Organization (2012)

En efecto, ambas ciudades vieron crecer sus flotas en tres y cuatro veces durante la última década debido a la entrada de autos usados, comúnmente de desecho de Estados Unidos. Mexicali reportó 227.000 autos en 2011, para una población de 936.826; Hermosillo reportó 201.000 autos y una población de 784.342. Esto significa que en ambos casos poseen un auto por cada 4 habitantes en promedio, cifra que es superior en 20% a la media del país, con cinco habitantes por auto (estimado con datos de Inegi, 2012). El evento ha sido impactante en términos ecológicos para unas ciudades de corte desértico y semi-desértico como las referidas, con infraestructuras urbanas altamente deficitarias en trazados, disposición de agua y asfaltos elementales. Por ejemplo, en ambas ciudades en más de la mitad de sus calles se transita sobre tierra. Sin banquetas ni guarniciones, sin aguas y sin lluvias, el parque vehicular así aumentado levanta gruesas capas de polvo y produce inmersiones térmicas que afectan los sistemas respiratorios de la población⁴⁰.

La situación puede observarse desde otro ángulo. A diferencia de Hermosillo y Mexicali, los elevados niveles de PM₁₀ de ciudades como Ahvas y Lanshou tienen otros componentes que los derivados de las flotas vehiculares. Añaden a la contaminación por emisiones producto de la baja calidad de sus combustibles, la resultante de las industrias pesadas, químicas, petroquímicas y del petróleo básico que poseen.

Obsérvese al mismo tiempo que las ciudades de los países desarrollados manejan niveles de PM₁₀ inferiores a los de las ciudades de los países en desarrollo. Más aún, en muchos casos exhiben niveles muy controlables. En este sentido, es destacable que ciudades estadounidenses emblemáticas de la sociedad motorizada —como Nueva

40 Médicos y autoridades del sector salud entrevistados en marzo de 2012, refirieron que Hermosillo y Mexicali ofrecen índices de enfermedades respiratorias muy por encima de la media nacional durante las cuatro estaciones del año, pero este es otro tema que requiere de información y estudios puntuales.

York, Detroit, Phoenix, San Diego y aun Los Ángeles— manejan niveles de PM_{10} sensiblemente decentes frente a los preocupantes que padece un número de ciudades de los países desarrollados. Esto es, entre 20 y 25 PM_{10} . Al final del día conviene retener que por una parte —como la OMS establece— los índices arriba de PM_{20} son ya lesivos para la salud humana y el equilibrio ambiental. Por la otra, como la OMS también establece, las PM_{10} son responsables de una gama de enfermedades respiratorias, problemas cardiovasculares y cáncer de pulmón.

Conclusión

En este trabajo se ha conceptualizado la motorización tardía de América Latina como la incorporación desfasada a los patrones de movilidad basados en el uso del auto privado y la fragmentación de las ciudades conexas a ello, incorporación que corre paralela al fin de la era industrial, el urbanismo funcionalista y segregacionista del modernismo y los motores de combustión impulsados por combustibles fósiles como patrones dominantes de un hábitat y una movilidad anclados en el intervalo del petróleo (Buchanan, 2012).

Complementando los estudios pioneros sobre movilidad y desarrollo urbano en América Latina encabezados por Vasconcellos, Lizárraga, especialistas de la CAF y otros, se rastrean los antecedentes históricos de la sociedad motorizada originada en el triunfo del modelo fordista y la primera revolución del automóvil (Freyssenet, 2009), su ulterior agotamiento, su desplazamiento hacia economías en desarrollo como las de América Latina y se localizó su punto de inflexión en el momento preciso en que dichas economías pasan a ser los principales centros de producción y consumo de autos privados. Los conceptos de la motorización tardía importan porque invitan a reflexionar cómo los problemas de estas urbanizaciones no solo tienen que

ver con el aumento creciente del uso del auto privado, sino con todo un despliegue industrial, de organización de negocios, de relaciones de poder y de diseño de ciudades que pone sus acentos en patrones de desarrollo y movilidad rebasados. Al menos por la evolución de los países desarrollados y por las crecientes demandas que imponen sobre sociedades y Gobiernos los albores de una era post-materialista y post-industrial, incentivada por los potenciales de creatividad e innovación que subyacen de la generación de nuevas formas de comunicación con las tecnologías de la información, la movilidad con fuentes de energía renovables y los usos del territorio bajo conceptos amigables con el ambiente y la calidad de vida (Rifkin, 2011).

Por eso la motorización tardía habla de cómo y por qué los países en desarrollo pasaron a ser los repositorios de las actividades económicas en crisis en los países desarrollados, facilitando su ingreso a etapas superiores de desarrollo mientras sus instituciones de gobierno y organizaciones productivas persisten en ganar operando en las fronteras del riesgo, la incertidumbre y el cortoplacismo de una modernidad en proceso de extinción. No es extraño entonces que en América Latina gran parte de los recursos financieros se manejen por grandes corporativos petroleros, automotrices y constructores, en los que la mano del Gobierno tiene una fuerte influencia. Precediéndolos se encuentran los mismos mecanismos autopoieticos que en el mundo desarrollado —con la hegemonía de los estados Unidos por delante— establecieron la coalición de oligopolios privados y entidades de gobierno entre ciudades dispersas, el intervalo del petróleo y la difusión del automóvil privado. La diferencia la hace, para empezar, el siglo transcurrido entre el inicio de la motorización en “Motor City”, el alza y caída de esta y su arribo masificado a las ciudades de las naciones en desarrollo.

Es como si en momentos en que las sociedades maduras avanzan en promover el renacimiento de las ciudades posicionando el derecho a la ciudad y a una vida digna o, como dice Precedo Ledo (2004), desde perspectivas que puedan conciliar sustentabilidad con competitividad y humanismo con inserción en las redes globales de creación de conocimiento, en América Latina la motorización tardía posicionara las dualidades y marginaciones que son comunes, parafraseando a García Canclini (2005). O es, si se prefiere, como si en la Era Conceptual (Pink, 2006), cuando las ciudades se fortalecen fomentando sus capacidades emprendedoras, su capital humano y los mecanismos de movilidad y conectividad (Glaeser, 2011) como ciudades red (Castells, 2002), los países en desarrollo oponen los nodos, los vehículos y los flujos económicos y urbanos del siglo previo, pero sin las posibilidades de integración territorial, interconexión funcional e interacción humana que los países desarrollados pudieron ganar y mantener. O es como si los valores tradicionalistas y de sobrevivencia de estas sociedades condujeran a la persecución de un consumo material, segregacionista y motorizado visualizado como símbolo de estatus y formas de vida de otros que es deseable emular, sin reparar que esos otros vienen evolucionando hacia valores de autoexpresión, compromiso ambiental y consumos post-materiales (Inglehart, 1997).

Las afectaciones de la esfera pública, de la salud de las personas, de la calidad de vida, de las propensiones al consumo, del medio ambiente, de las finanzas públicas, del bolsillo de las personas que usan autos obsoletos y quemadores voraces de combustibles, dentro de otros muchos aspectos, son consecuencias tasables del aferre a una movilidad y diseños de ciudad pertenecientes a una era declinante de máquinas y asfaltos extendidos, en la que los espacios públicos ceden su territorio al no lugar de los autos privados. Mas todo

esto requiere de más y mejores investigaciones que recorten cada una de sus dimensiones, las midan y ayuden a identificar sus consecuencias y alternativas posibles.

En tanto, se ha adelantado aquí que la motorización tardía podrá tomar un curso aún más agresivo por la confluencia de las tendencias económicas, demográficas y de propensión al consumo de la década actual, con la amalgama de intereses económicos y políticos que con frecuencia afectan la toma de decisiones de los Gobiernos en la región. Pero nada de esto es un destino manifiesto. Con adecuadas políticas de intervención y esfuerzos deliberados para crear movilidades y urbanismos alternativos, la motorización tardía se puede frenar y revertir sus consecuencias como demuestra la labor duradera de Curitiba, al igual que los programas de transporte colectivo, la promoción del uso de la bicicleta y el rescate de espacios públicos de los Gobiernos de Ciudad de México y Bogotá.

Bibliografía

- Aglietta, M. (1976). *Régulation et crisis du capitalisme*. París: Calmann-Lévy.
- América Economía. (2012). *Ránking América Latina 2012*. Recuperado de <http://rankings.americaeconomia.com/2012/las-500-empresas-mas-grandes-de-america-latina/ranking-500-america-latina-1-50.php>
- Barrett, P. (1983). *The Automobile and Urban Transit: The Formation of Public Policy in Chicago, 1900-1930*. Filadelfia: Temple University Press.
- BBVA Research. (2010, 7 de diciembre). *Latin America: Automobile Market Outlook*. Recuperado de http://serviciodeestudios.bbva.com/KETD/fbin/mult/INTAULT_14122010_tcm348-239499.pdf

- Beck, U., Bonss, W., y Lau, C. (2003). The theory of reflexive modernization: Problematic, hypotheses and research programme. *Theory, Culture and Society*, XX, (2), 1-33.
- Boyer, R., y Freyssenet, M. (2002). *The Productive Models: The Conditions of Profitability*. Basingstoke: Palgrave MacMillan.
- Buchanan, P. (2012, 30 de enero). *The Big Rethink: Farewell to Modernism - and Modernity Too*. Recuperado de <http://www.architectural-review.com/the-big-rethink/the-big-rethink-farewell-to-modernism-and-modernity-too/8625733.article?blocktitle=Towards-a-Complete-Architecture&contentID=4950>
- Castells, M. (2002). *The Information Age: Economy, Society and Culture. Vol. I: The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía. (2011). *Estimaciones y proyecciones de población a largo plazo, 1950-2100*. Recuperado de http://www.eclac.cl/celade/noticias/paginas/8/45838/AML_rev2011_Internet.xls
- Comunidad Andina. (2010, 4 de octubre). *El parque vehicular en la Comunidad Andina*. Recuperado de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGde368.pdf>
- Con S.I. (2012, 21 de agosto). *Hasta 70 millones por chatarrización*. Recuperado de <http://confidencialcolombia.com/es/1/303/1228/Hasta-70-millones-por-chatarrizaci%C3%B3n-camiones-mintransporte-viejos-chatarra-pago.htm>
- Coriat, B. (1982). *El taller y el cronómetro: ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- Covarrubias V. A. (2001). *Diverging Convergences in the Transformation of Employment Relations Systems in the Auto Industry: a Cross-National Comparative Study of Two Ford Plants*. Nueva York: Cornell University.
- Covarrubias V. A. (2009). Un régimen que termina, otro que empieza: los cuentos, las cuentas y las agendas. En Covarrubias, A., y Méndez, E. *Estudios sobre Sonora 2009: Instituciones, procesos socioespaciales, simbólica e imaginario* (pp. 77-1000). Hermosillo: Universidad de Sonora.
- Covarrubias V. A. (2011). La alternancia en Sonora: de legacías y divisiones a la cartelización de la política. En Covarrubias, A., y Méndez, E. *Estudios sobre Sonora 2010: Instituciones, procesos socioespaciales, simbólica e imaginario* (pp. 49-77). Hermosillo: Universidad de Sonora.
- Covarrubias V. A. (2011). The Mexican auto industry: From crisis to greater region-centric influence. *Norteamérica*, 6 (2), 115-155.
- Covarrubias, A., y Méndez, E. (2009). *Estudios sobre Sonora 2009: Instituciones, procesos socioespaciales, simbólica e imaginario*. Hermosillo: El Colegio de Sonora.
- Dalkmann, H., y Sakamoto, K. (2011, 2 de noviembre). *Transport: Investing in Energy and Resource Efficiency*. Recuperado de http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/10.0_Transport.pdf
- Dargay, J., Gately, D., y Sommer, M. (2007). Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030. *Energy Journal*, 28 (4), 1-32.
- Duany, A., Plater-Zyberk, E., y Speck, J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. Nueva York: North Point Press.
- Equipo Plataforma Urbana. (2011, 10 de octubre). *Más vías no son la vía: el problema de las autopistas elevadas*. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/10/10/mas-vias-no-son-la-via-el-problema-de-las-autopistas-elevadas/>
- Freyssenet, M. (2009). *The Second Automobile Revolution: Trajectories of the World Carmakers in the XXI century*. Nueva York: Palgrave Macmillan.

Freyssenet, M. (2012, 12 de marzo). *La producción automotriz mundial, de los cuatro continentes y de los principales países constructores, 1898-2011*. Recuperado de <http://freyssenet.com/?q=node/367>

García Canclini, N. (2005). *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós.

Glaeser, E. (2012). *Triumph of the city: How Our Greatest Invention Makes us Richer, Smarter, Healthier and Happier*. Nueva York: Penguin Books.

Gramsci, A. (2010). *Prison Notebooks* (vol. 1). Nueva York: Columbia University Press.

Grupo Fórmula. (2011, 1 de julio). *No seremos más traspatio de carros chatarra: AMDA*. Recuperado de <http://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=182569>

Habermas, J. (1999). *Problemas de legitimación en el capitalismo tardío*. Madrid: Ediciones Cátedra.

Hall, P. A., y Soskice, D. (2001). *Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage*. Oxford: Oxford University Press.

Hollingsworth, J. R., y Boyer, R. (1997). *Contemporary Capitalism: The Embeddedness of Institutions*. Cambridge: Cambridge University Press.

Inglehart, R. (1997). *Modernization and Post-modernization: Cultural, Economic, and Political Change in 43 Societies*. Princeton: Princeton University Press.

Inglehart, R., y Welzel, C. (2010). Changing mass priorities: The link between modernization and democracy. *Perspectives on Politics*, 8 (22), 551-567.

International Energy Agency. (2012, 19 de octubre). *CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2012: Highlights*. Recuperado de <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2Highlights2012.XLS>

Jackson, K. (1985). *Crabgrass frontier: The Suburbanization of the United States*. Nueva York: Oxford University Press.

Katz, R., y Mair, P. (2009). The cartel party thesis: A Restatement. *Perspectives on Politics*, 7 (4), 753-766.

Krugman, P. (2009). *El retorno de la economía de la depresión y la crisis actual*. Barcelona: Crítica.

Kunstler, J. H. (1993). *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Manmade Landscape*. Nueva York: Simon and Schuster.

Le Corbusier. (1995). *Vers une Architecture*. París: Arthaud, 1995.

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, 6 (22), 283-321.

Lizárraga Mollinedo, C. (2012). Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas. *Eure*, 38 (113), 99-125.

Luhmann, N. (2005). *Organización y decisión: autopoiesis, acción y entendimiento comunicativo*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.

Mandel, E. (1979). *El capitalismo tardío*. Ciudad de México: Ediciones Era.

Méndez, E., Chumillas, I. R., y Enríquez, J. A. (2010). *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos*. Hermosillo: El Colegio de Sonora.

Miralles, C., y Cebollada, À. (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.

Pavlinek, P. (2011). The internationalization of corporate R&D: Effects in the automotive industry of East-Central Europe. *18th International Colloquium of Gerpisa* (pp. 1-29). París: Gerpisa.

- Pink, D. H. (2006). *A Whole New Mind: Why Right-brainers will Rule the Future*. Nueva York: Penguin Putnam.
- Piore, M. J., y Sabel, C. F. (1984). *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*. Nueva York: Basic Books.
- Precedo Ledo, A. (2004). *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Madrid: Síntesis.
- Reuters. (2012, 23 de mayo). *La deuda de estados sube a 396.832 mdp*. Recuperado de <http://www.cnnexpansion.com/economia/2012/05/23/deuda-de-estados-sube-a-396832-mdp>
- Rifkin, J. (2011). *The Third Industrial Revolution: How Lateral Power is Transforming Energy, the Economy and the World*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Rosagel, S. (2011, 1 de abril). *Brasil, ejemplo en renovación vehicular*. Recuperado de <http://www.cnnexpansion.com/manufactura/2011/03/31/brasil-ejemplo-en-renovacion-vehicular>
- Schütz, A. (1972). *Fenomenología del mundo social*. Buenos Aires: Paidós.
- Segovia, M., y Quispe, E. B. (2010, 7 de septiembre). *Saturación del parque automotor en Arequipa*. Recuperado de <http://es.scribd.com/doc/37055674/Saturacion-Del-Parque-Automotor>
- Stiglitz, J. (2012). *El precio de la desigualdad*. Ciudad de México: Santillana Ediciones Generales.
- Thurow, L. C. (1993). *Head to Head: The Coming Economic Battle Among Japan, Europe, and America*. Nueva York: Warner Books.
- Transeúnte. (2010, 30 de septiembre). *Crece parque vehicular del DF: aumenta caos y disminuye calidad de vida*. Recuperado de <http://transeunte.org/2010/09/30/crece-parque-vehicular-del-df-aumenta-caos-y-disminuye-calidad-de-vida/>
- Vasconcellos, E. A. (2000). *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: Reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume Editora.
- Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- Vasconcellos, E. A. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- WardsAuto Group. (2011). *Ward's World Motor Vehicle Data 2011*. Southfield: WardsAuto Group.
- WardsAuto Group. (2012a). *Vehicles in Operation by Country*. Southfield: WardsAuto Group.
- WardsAuto Group. (2012b). *World Vehicles in Operation by Vehicle Type*. Southfield: WardsAuto Group.
- Whitt, J. A. (1982). *Urban Elites and Mass Transportation: The Dialectics of Power*. Princeton: Princeton University Press.
- World Bank. (2012). *Motor Vehicles (per 1.000 people)*. Recuperado de http://api.worldbank.org/datafiles/IS.VEH.NVEH.P3_Indicator_MetaData_en_EXCEL.xls
- World Health Organization. (2012, 20 de agosto). *Annual Mean PM10 (Particulate Matter with Diameter of 10 µm or Less), by City*. Recuperado de http://www.who.int/entity/gho/phe/outdoor_air_pollution/oap_city_2003_2010.xls
- Zingales, L. (2012). *Capitalism for the People: Recapturing the Lost Genius of American Prosperity*. Nueva York: Basic Books.

Cambios urbanos, transporte masivo y desigualdades socio-territoriales en unos barrios del occidente de Bogotá*

Fecha de recepción: 15 de octubre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de febrero de 2013

Françoise Dureau

Doctora en Demografía

Directora de investigación, Unité Mixte de Recherche Migrinter (UMR)

Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), Université de Poitiers

f.dureau@gmail.com

Vincent Gouëset

Doctor en Geografía

Profesor investigador, Unité Mixte de Recherche Migrinter (UMR), Espaces et Sociétés (ESO),

Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), Universidad Rennes 2

vincent.goueset@uhb.fr

Guillaume Le Roux

Doctorando en Geografía

Unité Mixte de Recherche Migrinter (UMR), Centre National de la Recherche Scientifique

Université de Poitiers

guillaumeleroux14@gmail.com

Thierry Lulle

Doctor en Urbanismo

Profesor investigador, Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social

Universidad Externado de Colombia, Bogotá

thierry.lulle@uexternado.edu.co

Traducción del original en francés al castellano

Fernando Lozada

Profesor investigador titular

Laboratoire Ville Mobilité Transport, París, investigador invitado

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

ingytransporte@gmail.com

* Artículo de investigación científica derivado del programa Metal: "Metrópolis de América Latina en la globalización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial y acción pública", desarrollado entre 2007 y 2011 bajo la dirección de F. Dureau y financiado en el marco de la convocatoria "Les Suds aujourd'hui", auspiciada por la Agence Nationale de la Recherche (ANR) y la Agence de l'Institut de Recherche pour le Développement (AIRD), ambas entidades francesas de investigación. Los autores del artículo forman parte de un equipo internacional de veintiocho investigadores involucrados en el programa Metal. El objetivo del proyecto fue estudiar la evolución del modelo metropolitano latinoamericano heredado de la década del ochenta, a partir del caso de tres metrópolis que son Bogotá, Santiago y São Paulo. Se hizo hincapié en las nuevas formas de diferenciación social y en las prácticas de movilidad en el espacio urbano. Para ello, se abordó tanto el comportamiento de la población, mediante unas encuestas cuantitativas y cualitativas, como el rol de las políticas públicas. En cada metrópoli se aplicó una metodología común de investigación, realizada a dos escalas: metropolitana y en unos barrios escogidos por ser ilustrativos de los cambios en curso.

Este artículo es una versión resumida de la ponencia presentada en el Coloquio AISLF-GT23, "Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions", Grenoble (France), del 24 al 25 de marzo de 2011: Dureau F., Gouëset V., Le Roux G. y Lulle T., *Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville. Quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá (Colombie)*. Puede consultarse en <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00626596/fr/>

Resumen El artículo estudia la evolución de una zona periférica del noroeste de Bogotá, alrededor de la calle 80, relacionada con la implementación en el año 2000 de un nuevo sistema de transporte masivo, Transmilenio, que ha modificado las condiciones de movilidad cotidiana de la población tanto de esta zona como de la ciudad. El objetivo principal es analizar cómo las diferentes formas de movilidad urbana de los individuos (la migratoria, la residencial intraurbana, la cotidiana) pueden evidenciar unas nuevas formas de desigualdad. Se observa cómo los habitantes logran o no aprovechar los recursos del barrio y de la ciudad en materia de vivienda, servicios y transporte. El estudio parte del análisis de los microdatos de los censos de 1993 y 2005 y de la explotación de los datos de una investigación realizada en 2009, que combina una encuesta cuantitativa por cuestionario y una encuesta cualitativa por entrevistas.

Palabras clave Accesibilidad espacial, Bogotá, movilidad espacial, recursos urbanos, Transmilenio, transporte urbano.

Palabras clave descriptor Movilidad urbana, transporte urbano, Transporte de pasajeros, Transmilenio (Bogotá, Colombia), Espacio público, Bogotá (Colombia).

Urban Changes, Mass Transit and Socio-Territorial Inequalities in Neighbourhoods in West Bogota

Abstract The present paper studies the evolution of a peripheral area in northwest Bogotá, surrounding 80th Street, related to the implementation, in 2000, of a new mass transit system, Transmilenio, which has modified the mobility conditions of residents of this and other neighbourhoods. The main objective is to analyse the way in which different ways of urban mobility practised by citizens (migratory, interurban residential and routine mobility) can reveal new forms of urban inequality. It will be observed how citizens attempt or fail to make the best of their neighbourhood's and the city's resources in terms of housing, public services and transport. The research is based on the analysis of microdata in the 1993 and 2005 censuses and the data of a 2009 research that combines a questionnaire-based quantitative survey and an interview-based qualitative survey.

Key words Spatial Accessibility, Bogotá, Spatial Mobility, Urban Resources, Transmilenio, Urban Transport.

Key words plus Urban mobility, urban transport, passenger transport, Transmilenio (Bogota, Colombia), Public space, Bogota (Colombia).

Mudanças urbanas, transporte massivo e desigualdades socio-territoriais em bairros do leste de Bogotá

Resumo O artigo estuda a evolução de uma zona periférica do noroeste de Bogotá, ao redor da Rua 80, relacionada com a implementação no ano 2000 de um novo sistema de transporte massivo, Transmilenio, que modificou as condições de mobilidade quotidiana da população tanto desta zona como da cidade. O objetivo principal é analisar como as diferentes formas de mobilidade urbana dos indivíduos (a migratória, a residencial intraurbana, a quotidiana) podem evidenciar umas novas formas de desigualdade. Observa-se como os habitantes conseguem ou não aproveitar os recursos do bairro e da cidade em matéria de moradia, serviços e transporte. O estudo parte da análise dos microdados dos censos de 1993 e 2005 e da exploração dos dados da pesquisa realizada no ano 2009, que mistura um inquérito quantitativo por questionário e um inquérito qualitativa por entrevistas.

Palavras chave **Acessibilidade espacial, Bogotá, mobilidade espacial, recursos urbanos, Transmilenio, transporte urbano.**

**Palavras chave
descriptor** **Mobilidade urbana, transporte, transporte urbano de passageiros, Transmilenio (Bogotá, Colômbia), espaço público, Bogotá (Colômbia).**

y donde se ha vuelto común la participación de las mujeres en el mercado laboral, se constata que algunos individuos se desplazan sin mayores inconvenientes —por ejemplo, los jefes de hogar, que “confiscan” los vehículos particulares, según lo han planteado Díaz y Plat (1997) o los hijos que van a la escuela del barrio—, mientras otros sufren una degradación de sus condiciones de desplazamiento en la ciudad —por ejemplo, las mujeres activas o los niños que frecuentan una escuela lejana del domicilio, porque las unas y los otros se ven obligados a utilizar un transporte colectivo— (Dureau y Gouëset, 2010).

Por eso es importante estudiar de manera sistémica las desigualdades de movilidad, considerando simultáneamente las trayectorias residenciales, los modelos familiares y los comportamientos en materia de movilidad cotidiana, para entender cómo han evolucionado las condiciones de desplazamiento cotidiano en una metrópoli como Bogotá. Las desigualdades de movilidad están ligadas a la jerarquía social, aunque no en forma exclusiva, porque intervienen otros factores, como la historia migratoria de los individuos, el lugar de residencia y la forma de tenencia de la vivienda, la edad, la posición ocupacional, la posición dentro de la familia o las experiencias personales en materia de movilidad, que pueden variar entre individuos, según la trayectoria personal o el grado de autonomía de cada uno en el aprendizaje de los desplazamientos urbanos. Desde la perspectiva biográfica (Courgeau y Lelièvre, 1989) adoptada en esta investigación, es fundamental la cuestión de la experiencia de movilidad y de la adquisición de competencias o habilidades para moverse.

Considerar en un mismo análisis las trayectorias individuales y las dinámicas de los contextos lleva a plantear cuestiones de orden teórico y metodológico. La implementación de análisis contextuales dinámicos aún permanece en un estado exploratorio. Entre las pocas tentativas de desarrollo en el campo de la demografía, vale la

pena señalar algunos trabajos sobre la migración en México (Delaunay, 1999), Namibia (Bruce y Wade, 2001), en Burkina Faso (Henry, Schoumaker y Beauchemin, 2004) y los de Delaunay y Dureau sobre las movilidades residenciales en Bogotá (Delaunay, 2001; Dureau, Beauchemin y Delaunay, 2006). En Francia, inscritos en la tradición de la Escuela de Chicago, los trabajos de Lévy (2003) muestran el interés de analizar en conjunto las transformaciones del hábitat y las trayectorias residenciales de los individuos. Los resultados incitan a seguir desarrollando este enfoque de las interacciones entre dinámicas biográficas y contextuales: en efecto, al evidenciar la amplitud de los cambios vividos por los sedentarios, expuestos a la evolución de su barrio de residencia y la accesibilidad a los otros lugares de la ciudad, “[este enfoque] renueva en profundidad el análisis de las relaciones recíprocas entre movilidades y reconfiguraciones territoriales” (Dureau et al, 2006, p. 190).

Esta reflexión se apoya en el estudio de un sector específico de la periferia oeste del Distrito de Bogotá, que se llamará calle 80, por el nombre de la avenida que lo atraviesa (Figuras 1 y 2). Se trata de un importante sector de expansión urbana, sobre todo entre los años 1980 y 2000. Esta avenida es a la vez una de las cuatro mayores salidas de Bogotá y uno de los grandes ejes radiales que atraviesan la ciudad. Durante mucho tiempo, el desarrollo de este sector estuvo ligado a una oferta importante de vivienda, construida en unos intersticios todavía disponibles al occidente del Distrito Capital, con una gran cantidad de viviendas de interés social y viviendas producidas por constructoras privadas y destinadas a las clases medias bogotanas. Al principio, este sector, que contaba con pocos servicios y actividades económicas, funcionaba principalmente como una “ciudad dormitorio”; los residentes de la calle 80 estaban obligados a largos recorridos hacia el centro para tener acceso a los empleos y a los servicios, con condiciones de tráfico que

no dejaron de degradarse hasta el inicio de la década de 2000. Sin embargo, en forma paulatina la calle 80 vio aparecer unos centros comerciales y una oferta de servicios que hoy hacen de esta zona una importante “centralidad periférica” de Bogotá. La inauguración en 2001 de Transmilenio, un sistema de Bus Rapid Transit (BRT), produjo en Bogotá una serie de cambios, parecida a la que se observó en todas las metrópolis donde se ha implementado este modo de transporte (Salar, 2008). Transformó a profundidad las condiciones de circulación en la capital colombiana y redujo el tiempo de transporte entre la zona de la calle 80 y el resto de la ciudad. El impacto de Transmilenio no se limitó al transporte ya que la zona conoció un conjunto de transformaciones urbanas que mejoraron toda la oferta local de viviendas, empleos y servicios. La ubicación periférica de la calle 80, así como la amplitud de los cambios urbanos y del mejoramiento de la oferta del transporte público, hacen de estos barrios un ejemplo muy relevante para el estudio de las desigualdades de movilidad.

A partir del caso de la calle 80, se trata de sugerir algunas pistas de reflexión sobre las desigualdades de acceso a los recursos urbanos, desde un enfoque global y biográfico de las movilidades. La primera sección de este texto está dedicada a presentar el *corpus* de datos, en particular la metodología de recolección de información sobre las movilidades aplicada en 2009. En las dos secciones siguientes se centra en las desigualdades de acceso a la ciudad y su evolución reciente, en el contexto del cambio urbano que enfrenta el sector estudiado. Se abordan sucesivamente dos dimensiones de este cambio: las mutaciones de la oferta de vivienda y la reestructuración de la oferta de transporte con la implementación de Transmilenio. Para cada una, se pregunta cómo los residentes de la zona se apropian y utilizan

estas nuevas ofertas y cuáles son los efectos en las prácticas efectivas de su movilidad cotidiana. Varias pistas de interpretación son más exploradas, para evidenciar las diferencias de comportamiento frente a los cambios que afectan estos barrios: las articulaciones entre elecciones residenciales y movilidades cotidianas; las configuraciones de los lugares de residencia de las familias y las movilidades que generan; los arbitrajes entre los miembros del hogar; las competencias de movilidad adquiridas a lo largo de la vida; la percepción de los cambios y la adaptación de las prácticas por parte de los antiguos residentes de estos barrios.

Metodología para la recolección y el procesamiento de los datos

Las principales fuentes de información utilizadas son los últimos censos de población (1993 y 2005), que permiten caracterizar las mutaciones de la oferta de vivienda y sus efectos en la composición social de la zona (Tabla 1) y el sistema de encuestas sobre las movilidades del programa Metal aplicado en 2009 (Dureau et al, 2011).

En cada una de las doce zonas de estudio del área metropolitana de Bogotá, incluida la calle 80, el sistema de encuestas articula: 1) Un enfoque cuantitativo, mediante la aplicación de un cuestionario a una muestra representativa de hogares del área, seleccionados de acuerdo con un plan de sondeo areolar de dos grados (manzanas, hogares). 2) Un enfoque cualitativo, mediante la realización de entrevistas a profundidad a una submuestra de alrededor de 10% de los individuos encuestados por cuestionario¹. En total, sobre el conjunto de Bogotá y sus alrededores fueron encuestados 881 hogares (es decir, 3.255 personas) y 89 fueron objeto de entrevistas a profundidad, grabadas y transcritas en su totalidad;

1 También hubo un enfoque cualitativo en Europa con emigrantes identificados a partir de los hogares encuestados por cuestionario. Sin embargo, este artículo no se refiere a esta información.

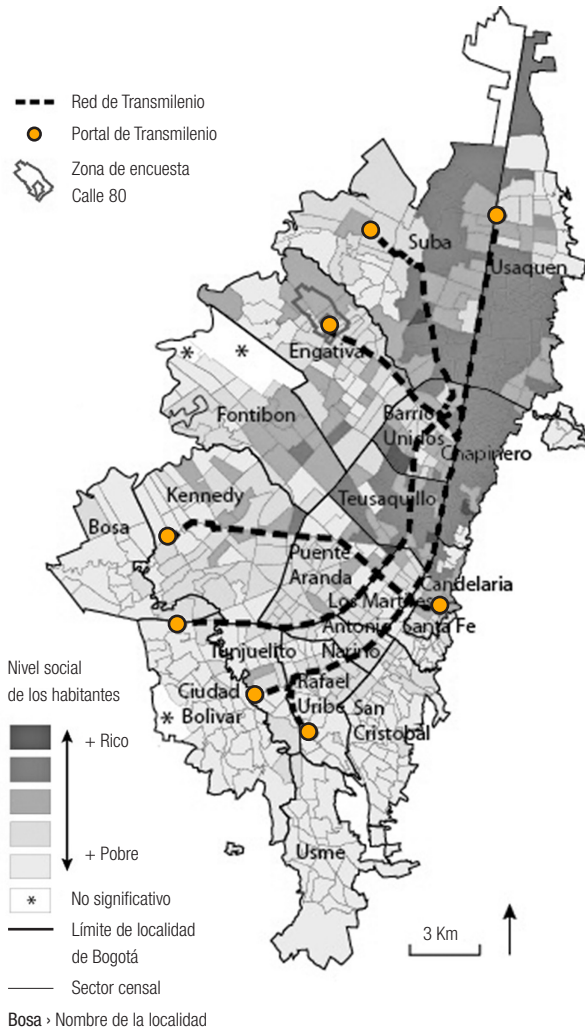
la mitad de los entrevistados han dibujado un mapa mental de Bogotá. Aprovechando la experiencia acumulada en materia de recolección de datos desde hace varias décadas (Groupe de Réflexion sur Approche Biographique [GRAB], 1999), el sistema de observación de las movi- lidades aplicado en Bogotá como en las otras dos metrópolis del programa —Santiago y São Paulo— integra tres entradas: 1) Un enfoque glo- bal de las prácticas de movilidad, sin tener en cuenta la distancia (movimientos intraurbanos y con el resto del país o el extranjero) o la duración del desplazamiento (desde los desplazamientos cotidianos hasta las migraciones). 2) Un enfoque biográfico para entender cómo las personas de- sempeñan diferentes formas de movilidad du- rante su vida en cuanto a sus itinerarios laborales y familiares. 3) Un enfoque para ubicar a la per- sona en su familia y su red de relaciones sociales. El cuestionario recoge informaciones sobre: las condiciones de vivienda y transporte del hogar; las características sociodemográficas generales; los sistemas residenciales complejos y las movi- lidades residenciales temporales o circulares en el año anterior a la encuesta; las trayectorias mi- gratorias de todos los miembros del hogar desde su nacimiento, así como los desplazamientos a sus lugares de estudio o trabajo, su acceso a los diferentes modos de transporte y su uso y, por último, todos los desplazamientos realizados por uno de los individuos del hogar durante la se- mana anterior a la encuesta. Además, un módulo biográfico permite recolectar, acerca de un miem- bro del hogar de 18 años o más (Ego), desde su nacimiento hasta el momento de la encuesta: la trayectoria migratoria y residencial, la trayecto- ria educativa, la trayectoria laboral y el conjunto de los eventos familiares que le conciernen. Asi- mismo, permite conocer el lugar de residencia y la actividad de sus padres e hijos no corresidentes en el momento de la encuesta.

En cuanto a la aprehensión de las movi- lidades cotidianas, el cuestionario proporciona informa- ciones complementarias sobre los recursos y las prácticas reales de la movilidad: el acceso desde la vivienda a un camino transitable y al transporte público; la posesión de vehículos personales en el hogar; el uso de distintos modos de transporte por todos los miembros del hogar; los despla- zamientos pendulares desde el domicilio hasta el lugar de estudio o trabajo; los desplazamientos realizados por Ego durante la semana anterior a la encuesta; la visita por Ego de diez lugares atractivos de Bogotá durante los doce meses an- teriores a la encuesta. Estas informaciones pue- den ser relacionadas con las características de los individuos y los hogares en el momento de la encuesta: las condiciones de vivienda, las caracte- rísticas sociodemográficas de los miembros del hogar y la localización de familiares no corre- sidentes. Cada uno de los lugares frecuentados por los individuos durante sus desplazamientos cotidianos puede ser calificado por la informa- ción biográfica proporcionada por el cuestiona- rio: experiencia previa de residencia en el lugar, presencia o no de la familia, etc. Las informacio- nes obtenidas mediante las encuestas se integran en un sistema de información geográfica que in- cluye principalmente, en el ámbito de los sectores censales (740 en 2005), las informaciones censa- les sobre la composición social y la vivienda. Por tanto, es posible relacionar características indi- viduales con datos contextuales locales y caracte- rizar los itinerarios de los individuos con los descriptores de los lugares que frecuentaron: se puede así llevar a cabo un análisis contextual de las trayectorias y considerar en forma simultánea las dinámicas individuales y las dinámicas de los lugares (GRAB, 2006).

En la zona de encuesta de la calle 80, 76 hoga- res fueron encuestados, lo que corresponde a 277

2 Se trata de una estratificación específica para la selección de la muestra de la encuesta Metal, que no corresponde a la estratificación socio-económica en seis grupos de la Admi- nistración del Distrito de Bogotá.

Figura 1.
Localización de la zona de encuesta
calle 80 en el distrito de Bogotá



Fuente: Dane, 2005. www.transmilenio.gov.co, 2012.
Base cartográfica: SIG: T. Serrano, Demoraes, A salas, G. Le Roux.
Realización: G. Le Roux, 2012

Figura 2.
Límites de la zona de encuesta calle 80 y de los estratos Metal



Fuente: Dureau (2012) a partir de una imagen tomada de Google Earth

En la zona de encuesta de la calle 80, tres estratos² han sido delimitados y están caracterizados en la Tabla 2:

Estrato Metal 1: barrios Bolívar y Quirigua al norte de la calle 80, Garcés Navas y El Madrigal al sur, que son los más antiguos de la zona. Estos barrios se componen básicamente de casas, cuyos ocupantes son propietarios en su mayoría (59%).

Estrato Metal 2: barrios de Bachué, al norte de la calle 80 y de Villas de Granada, construidos en su gran mayoría en la década del ochenta. Por mitad, se componen de casas, habitadas en su mayoría (68%) por propietarios.

Estrato Metal 3: barrios Ciudadela Colsubsidio, Bolívar oriental y Bochica II, todos ubicados al norte de la calle 80. Es la parte más reciente de la zona, compuesta en exclusiva por apartamentos en edificios altos, ocupados en su mayoría (67%) por propietarios.

Fuente: Le Roux (2012)

individuos. Como en las otras zonas de encuesta, se realizó una estratificación previa a la selección de la muestra (Figura 2). La diversidad del hábitat se refleja en unas composiciones sociales diferenciadas según los estratos Metal. Dentro de esta zona de Bogotá, dominada por las clases medias, el estrato Metal 2 es el más popular, mientras el estrato Metal 3 se distingue por ingresos más altos. También se cuenta con diez entrevistas, ocho de ellas realizadas en 2009 con personas seleccionadas de la muestra de la encuesta.

Estas entrevistas conforman una muestra diversificada en términos de sexo (seis hombres, cuatro mujeres), edad (19 a 59 años, con una fuerte concentración en la clase 50-59), tipo de vivienda (seis en casa, cuatro en apartamento), la forma de tenencia (ocho en propiedad, uno en alquiler y uno en usufructo), lugar de nacimiento (tres nativos de Bogotá), antigüedad en el barrio, situación laboral (dos estudiantes, un ama de casa, un desempleado, dos jubilados, cuatro activos). Por último, una serie de entrevistas específicas

se llevaron a cabo con actores institucionales, incluidos los presidentes de las Juntas de Acción Comunal³ de los barrios Garcés Navas y Bolivia.

El análisis de las entrevistas y los procesamientos, que relacionan las prácticas de movilidad cotidiana con las trayectorias residenciales recogidas en los cuestionarios permiten comprender mejor el papel de la oferta de transporte en las decisiones residenciales de los residentes antiguos y nuevos. Las entrevistas también arrojan luz sobre la percepción de los cambios y el ajuste de las prácticas en el caso de los antiguos habitantes,

así como el proceso de adquisición de habilidades para la movilidad a lo largo de toda la vida, en los diferentes espacios habitados en el transcurso de la trayectoria residencial y migratoria. La información recogida en los cuestionarios permite un análisis fino de las prácticas reales de la movilidad cotidiana y sus relaciones con las características sociodemográficas de los individuos y los hogares.

Los censos de 1993 y 2005 permiten caracterizar los cambios en la oferta residencial y sus efectos sobre la composición social de la zona (Tabla 1).

Tabla 1.
Composición del parque de vivienda y de la población (1993-2005)

	Estrato METAL 1 zona Calle 80		Estrato METAL 2 zona Calle 80		Estrato METAL 3 zona Calle 80		Total zona Calle 80		Distrito de Bogotá (parte urbana)	
	1993	2005	1993	2005	1993	2005	1993	2005	1993	2005
VIVIENDAS										
Número de viviendas	3187	4462	2087	4295	823	14670	6097	23427	844163	1758292
Tasa anual de crecimiento	2,80%		6,00%		24,00%		11,20%		6,10%	
% casa	93,40%	61,50%	59,80%	38,90%	11,80%	8,90%	70,90%	24,40%	60,60%	40,10%
% apartamento	5,20%	34,20%	39,10%	58,20%	87,50%	90,50%	27,90%	73,90%	33,90%	50,80%
HOGARES										
% 6 personas o más	22,10%	10,20%	19,10%	11,00%	8,20%	4,40%	19,50%	6,80%	17,20%	9,90%
% unipersonales	4,30%	8,90%	4,30%	10,20%	6,40%	12,70%	4,60%	11,50%	8,40%	13,30%
POBLACIÓN TOTAL										
Población total	18027	19484	9614	15990	3175	46796	30816	82270	4910477	6725493
Tasa anual de crecimiento	0,60%		4,20%		22,40%		8,20%		2,60%	
% menos de 15 años	25,70%	20,60%	28,90%	21,40%	30,10%	20,80%	27,10%	20,90%	29,80%	26,60%
% 60 años y más	7,00%	11,70%	4,60%	9,10%	4,20%	7,80%	6,00%	9,00%	6,10%	8,30%
JEFES DE HOGAR										
% con estudios universitarios	21,60%	35,20%	29,20%	39,20%	45,70%	57,40%	26,90%	49,40%	21,50%	29,20%

Fuente: cálculos de Le Roux a partir de los microdatos de 1993 y de los datos de 2005 (cuestionario básico) producidos por Sánchez y Salas

3 Las Juntas de Acción Comunal existen desde la década del sesenta y son consejos de barrio elegidos por los residentes.

Aunque la metodología del censo de 2005⁴ limita el número de indicadores que se pueden calcular en la zona de encuesta, puede plantearse una hipótesis: el mejoramiento de la oferta residencial produciría una diversificación social de la población residente, lo que constituiría un factor de diversificación de la movilidad cotidiana de los habitantes. El análisis de las entrevistas realizadas y el procesamiento de los datos que articulan las prácticas de movilidad cotidiana con las trayectorias residenciales, recogidas en el módulo biográfico también contribuyen a identificar el rol de la oferta de transporte en las escogencias residenciales de los habitantes instalados en la zona tanto reciente como antiguamente.

Por falta de una encuesta previa de movilidad y en ausencia de una captura de informaciones anteriores en el cuestionario sobre las prácticas de movilidad cotidiana, resulta imposible comparar una muestra representativa de dichas prácticas antes y después de la puesta en servicio del Transmilenio. Tampoco se dispone de elementos de comparación para los otros cambios ocurridos en este sector de Bogotá. Sin embargo, se tienen informaciones gracias a las entrevistas a profundidad realizadas con habitantes y actores locales acerca de la percepción de los cambios y los ajustes efectuados por los antiguos habitantes de la zona. Así, se utilizarán estas fuentes para desarrollar tales temas. Por otro lado, la información capturada en los cuestionarios permite analizar de manera fina las prácticas efectivas de movilidad cotidiana y sus relaciones con las características sociodemográficas de los individuos (sexo, edad, grado educativo, posición en el hogar, empleo ocupado) y los hogares (ingresos, equipamiento

en modos de transporte, distancia entre la vivienda y una estación de Transmilenio, localización de la familia no corresidente). Además del recurso a la estadística descriptiva y la cartografía, un modelo logit multinivel evidencia el efecto combinado de estas diferentes variables sobre el uso de Transmilenio. El análisis de las encuestas realizadas en 2009 se realizó mediante un cruce entre los resultados de la encuesta por cuestionarios y el contenido de las entrevistas. Se trata de un juego de interrogación recíproca de una fuente por la otra. Por último, las entrevistas permiten indagar sobre las representaciones sociales y los procesos de adquisición de competencias en materia de movilidad, a lo largo de la vida y en los espacios residenciales ocupados sucesivamente durante la trayectoria residencial y migratoria de las personas.

Los efectos de las mutaciones de la oferta de vivienda en la composición social del sector

La evolución de la población y del número de viviendas entre 1993 y 2005 (Tabla 1) muestra que se trata de uno de los sectores de más fuerte crecimiento en el Distrito Capital⁵. Ubicado en la localidad de Engativá, este sector era rural y agrícola hasta la década del sesenta. En este momento comenzó a urbanizarse a partir de dos barrios populares compuestos de viviendas de interés social y de viviendas autoconstruidas. Pero el área se construyó en su mayoría a partir de 1980, con una mezcla de Vivienda de Interés Social y de conjuntos residenciales cerrados, constituidos en su mayoría pequeños edificios (Tabla 1) y que, aunque no de lujo, ofrecen condiciones

4 Al contrario del censo de 1993, realizado de manera exhaustiva y para el cual se puede acceder a los microdatos, el censo de 2005 ha sido realizado con una metodología peculiar: un cuestionario básico fue aplicado de manera exhaustiva y solo 10% de los hogares fueron seleccionados para contestar al cuestionario completo. El diseño muestral utilizado para seleccionar estos hogares no permite explotar los datos a una escala geográfica muy desagregada, lo que limita el análisis a las variables disponibles en el cuestionario básico. Además los microdatos del censo, accesibles en todos los censos anteriores, no son de libre acceso para el censo de 2005.

5 El Distrito Capital está dividido en veinte localidades, cada una de ellas agrupando decenas o centenares de barrios. Si bien existe de hecho un área metropolitana con cerca de diecinueve municipios vecinos, esta no se ha definido todavía en términos político-administrativos.

de seguridad muy apreciadas. Por otra parte, los barrios populares construidos al principio con casas de un solo nivel se han densificado ampliamente desde entonces, por adición de niveles o por subdivisión de las viviendas originales. Hoy, los apartamentos representan tres cuartas partes de la vivienda en la zona, mucho más que en el conjunto de Bogotá. Desde 1993, la proporción de propietarios es más bien alta en la calle 80 y esta tendencia continuó en 2009: dos tercios de los hogares del sector son dueños de sus viviendas y un tercio corresponde a inquilinos (Tabla 2). Según un estudio reciente que abarca el período entre 1999 y 2008 (Patiño y Riveros, 2008), después de una caída de los precios durante el período de construcción, los barrios de clase media comunicados por Transmilenio, como el sector de la calle 80, han conocido una plusvalía inmobiliaria a partir de 2004.

En relación con la evolución del parque de viviendas, la composición demográfica y social del sector se ha modificado de manera radical, con ciertos cambios más marcados que en el conjunto del Distrito (Tabla 1). Un proceso de envejecimiento relativo está iniciándose y los hogares más grandes están dando paso a hogares más pequeños, con una proporción de hogares unipersonales multiplicada por 2,5 entre 1993 y 2005. La composición social también cambia: la proporción de jefes de hogares con grado universitario se ha duplicado. El análisis de la formación por edad muestra la brecha generacional entre los primeros en llegar a la calle 80, que tenían un nivel intermedio de estudios y sus hijos, que en su abrumadora mayoría fueron a la universidad. En 2009, se observa la presencia de un número importante de jóvenes profesionales y funcionarios, pero también una tasa de actividad de las mujeres casi idéntica a la de los hombres, lo que es una característica de las clases medias ascendientes de Bogotá. La calle 80 también se caracteriza por una elevada proporción de hogares con ingresos

medios y por la existencia de un gradiente social que se incrementa desde los barrios populares más antiguos hasta los más recientes. Es así como los barrios populares han visto cambiar su entorno social, con la llegada de personas de un estatus social superior, lo que ha tenido como efecto paradójico su empobrecimiento (en términos relativos en comparación con el resto de la zona) y su estigmatización (son designados en todas las entrevistas como “barrios problemáticos”), mientras al mismo tiempo se apreciaron sus viviendas y, sin lugar a dudas, el estatus social ligado a su lugar de residencia se mejoró, ya que viven ahora en una zona de clase media.

Para entender cómo se produjo este cambio de composición social es importante examinar las trayectorias residenciales mediante las cuales diferentes categorías de población son atraídas o mantenidas en esta área. El análisis de las trayectorias residenciales y los diferentes indicadores producidos a partir de la encuesta de 2009 muestran que este sector ha funcionado sobre todo como un lugar de sedentarización residencial y de promoción social, para los hogares jóvenes del Distrito o su periferia inmediata. Además, ciertas trayectorias o proyectos residenciales destacados en las entrevistas muestran que estas familias desean seguir viviendo en esta zona que ven mejorar. Algunas personas que en principio vivían en un barrio popular hoy pueden ir a vivir a un conjunto cerrado que encuentran más cómodo y seguro, lo que además les permite materializar su promoción social; este cambio puede ser costoso para algunos, pero saben que es una buena inversión.

Las entrevistas permiten comprender por qué se quiere venir o seguir viviendo en esta parte de la ciudad. De hecho, la mejoría del sistema de transporte responde mejor a la búsqueda de proximidad con las redes familiares y sociales, con el lugar de trabajo o de estudio (para los jóvenes)

Tabla 2.

Condiciones de vivienda, accesibilidad y equipamiento en transporte según los estratos Metal (2009)

	Estrato METAL 1 Calle 80	Estrato METAL 2 Calle 80	Estrato METAL 3 Calle 80	Total zona Calle 80	Total 11 zonas *
INGRESO MENSUAL DEL HOGAR (sm = salario mínimo)					
< 250 US \$ (< 1 salario mínimo)	24%	14%	6%	11%	20%
250 - 500 US \$ (1-2 salarios mínimos)	18%	33%	20%	22%	43%
500 - 1250 US \$ (2-5 salarios mínimos)	43%	49%	56%	52%	23%
1250 - 2500 US \$ (5-10 salarios mínimos)	12%	4%	7%	8%	10%
>= 2500 US \$ (>= 10 salarios mínimos)	3%	0%	11%	7%	4%
CONDICIONES DE VIVIENDA					
% casa	78%	47%	0%	23%	51%
% apartamento	20%	53%	100%	76%	44%
% cuarto	2%	0%	0%	1%	5%
Tamaño promedio de la vivienda (en m ²)	79 (casa) 71 (apto)	85 (casa) 53 (apto)	- 55 (apto)	81 (casa) 56 (apto)	83 (casa) 62 (apto)
% viviendas construidas antes de 1980	90%	6%	22%	33%	27%
% viviendas construidas 1980-1989	10%	88%	44%	44%	20%
% viviendas construidas 1990 y después	0%	6%	34%	23%	53%
% en alquiler	4%	25%	33%	33%	36%
% ocupantes de hecho o en usufructo	0%	6%	0%	1%	6%
% propietarios	59%	68%	67%	66%	58%
Valor estimado de la vivienda (promedio, en US \$)	52.000 (casa) 38.000 (apto)	38.000 (casa) 37.000 (apto)	- 31.500 (apto)	45.000 (casa) 32.500 (apto)	39.500 (casa) 36.000 (apto)
Alquiler mensual (promedio, en US \$)	202	224	202	206	203
% hogares que comparten la vivienda	2	0	4	3	7
% hogares en hacinamiento (> 4 pers./cuarto)	0	0	0	0	2
ACCESIBILIDAD A LA RED VIAL Y A LOS TRANSPORTES PÚBLICOS					
Tiempo promedio acceso a vía vehicular	2,1 mn	2,1 mn	2,6 mn	2,4 mn	3,4 mn
% < 10 mn acceso transporte público	100%	100%	100%	100%	94%
Tiempo promedio acceso transporte público	2,8 mn	3,3 mn	3,9 mn	3,5 mn	4,6 mn
% < 10 mn acceso transporte público	100%	84%	92%	92%	83%
EQUIPAMIENTO EN MODOS DE TRANSPORTE					
% hogares que poseen una bicicleta o más	58%	56%	47%	44%	54%
% hogares que poseen una moto o más	15%	6%	6%	8%	6%
% hogares que poseen un automóvil o más	19%	11%	32%	26%	22%
% hogares sin bicicleta, moto o automóvil	32%	31%	41%	38%	35%
ENCUESTAS 2009					
Número hogares encuestados	24	19	33	76	862
Número individuos encuestados	100	71	106	277	3180
Número entrevistas a profundidad	4	3	3	10	85

* : No incluye las encuestas realizadas en la zona de encuesta El Nogal.

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Dureau.

o con la oferta de servicios. Los mapas mentales de la ciudad realizados por los habitantes durante las entrevistas muestran que se sienten conectados no solo con su barrio, sino también con el centro, el pericentro y las afueras de la ciudad. La mejoría de las condiciones de movilidad cotidiana tiene un impacto en la movilidad residencial: favorece la llegada de nuevos residentes a la zona y la permanencia de los que ya vivían ahí. No obstante, hay que recordar otros aspectos ya mencionados: la seguridad que ofrecen los conjuntos residenciales cerrados, la presencia de equipamientos variados (tiendas, escuelas, centros de salud, instalaciones recreativas, etc.), así como las consideraciones de tipo inmobiliario (asequibilidad financiera al parque de viviendas, posibilidad de tener inquilinos, sobre todo en la vivienda popular, rentabilidad de la inversión en unos barrios en reevaluación, etc.). La evolución de la oferta de vivienda ha favorecido el arraigo tanto de la población “tradicional”, que se benefició de la trayectoria social ascendente de la zona, como de una población nueva, con más poder adquisitivo que la ya instalada.

“El efecto Transmilenio” o el impacto de la reestructuración de la oferta de transporte sobre la accesibilidad a los recursos de la ciudad

Todas las fuentes utilizadas para este trabajo muestran que la accesibilidad de los residentes de la calle 80 al resto de la ciudad ha mejorado de manera global, en particular gracias a la puesta en servicio de Transmilenio en 2001. Sin embargo, un examen exhaustivo de los hábitos de viaje de los residentes de la calle 80 permite detectar importantes disparidades en las condiciones y formas de desplazamiento y un uso de Transmilenio importante, en especial para algunas poblaciones o según algunos motivos específicos.

El equipamiento del hogar y el uso del transporte individual y colectivo

En general, los residentes de la calle 80 pueden tener acceso a una oferta adecuada de transporte público; pocos son los que utilizan un vehículo privado. La calle 80 es una zona bien equipada, con vías de comunicación y acceso rápido a una vía transitable o al transporte público al salir de casa (Tabla 2). El acceso al transporte público es crucial ya que solo una cuarta parte de los hogares de la calle 80 tiene un automóvil y un 8% una moto. También existe una brecha entre la posesión y el uso efectivo de los vehículos particulares (Tablas 2 y 3). Es así como los automóviles son utilizados con regularidad por 29% de los hombres y 26% de las mujeres. Los vehículos de dos ruedas, al contrario, son poco utilizados, pues solo un 3% de los hombres y un 2% de las mujeres viajan en moto y la brecha es aún mayor para las bicicletas, aunque presentes en 44% de los hogares. En general, los residentes de la calle 80 utilizan más el transporte público que el particular: solo una tercera parte utiliza un vehículo personal por lo menos una vez por semana, mientras 46% de la población se mueve solo en transporte público y 27% utiliza ambos modos de transporte. También sobresale la importancia de Transmilenio, utilizado por un 58% de la población, es decir, el modo de transporte más utilizado hoy en día.

El uso de los diferentes modos de transporte varía bastante según el sexo y los ingresos (Tabla 3). Un tercio de las mujeres utiliza al menos una vez por semana un vehículo particular, mientras uno de cada dos hombres lo hace. Las mujeres utilizan Transmilenio más que los hombres, quienes recurren más al transporte individual. A diferencia del autobús, cuyo uso es socialmente poco diferenciado, Transmilenio concierne en su mayoría a hogares de ciertos ingresos: los que más lo

Tabla 3.
Uso de los distintos modos de transporte según los ingresos del hogar (2009)

Ingreso mensual del hogar	< 250 US \$ (< 1 salario mínimo)		250 - 500 US \$ (1-2 salarios mínimos)		500 - 1250 US \$ (2-5 salarios mínimos)		1250 - 2500 US \$ (5-10 salarios mínimos)		≥ 2500 US \$ (≥ 10 salarios mínimos)		Total	
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
USO AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA DE UN VEHÍCULO PARTICULAR												
Bicicleta	27,8	7,4	16,1	14,2	19,5	5,3	0	0	0	0	16,2	6,9
Moto	0	0	3,2	2,7	2,8	1,7	0	0	4,4	4,5	2,7	1,9
Automóvil	0	12,7	5,8	5	33,1	26,5	27	49	86,9	82	28,9	25,6
USO REGULAR, AL MENOS DOS VECES POR SEMANA DEL TRANSPORTE PÚBLICO												
Autobús, microbús, inter-urbano	52,4	24,9	51,2	46	43,1	45,4	17,2	30,4	26,2	51,2	42,8	43
Transmilenio o alimentador	36,9	42,4	56,4	56,9	57,6	64,7	54,9	70,4	33,4	66,2	54,3	61,3
USO VEHÍCULO PARTICULAR Y TRANSPORTE PÚBLICO												
Ni vehículo particular, ni transporte público	18,9	19,9	27,5	26,5	5,7	10	20,2	18,5	4,4	4,5	12,2	15,4
Solo vehículo particular	14,3	20,1	7,9	4,5	16,4	10,1	15,4	11,1	41	7,5	16,2	9,6
Solo transporte público	53,3	60	47,4	51,6	39,9	58,2	52,7	32,5	4,4	9	40,6	51,1
Vehículo particular y transporte público	13,4	0	17,2	17,4	38	21,6	11,6	37,9	50,3	79	31	23,9

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Le Roux

utilizan son los hogares con ingresos familiares de entre 2,5 y 5 millones (63%) y solo un 40% de los hogares más pobres lo utilizan, por dificultades económicas. A la inversa, los más ricos, más motorizados, prefieren viajar en automóvil. Este es el modo de transporte cuyo uso es más sensible al ingreso: entre las personas pertenecientes a hogares con ingresos inferiores a dos salarios mínimos no es sino de 5 a 6% que utiliza un automóvil al menos una vez a la semana. Esta proporción alcanza de 30% a 84% en los tres rangos superiores de ingresos.

El conjunto de tablas producidas y los resultados de un modelo logit multinivel muestran que no toda la población utiliza Transmilenio por igual. Varias categorías específicas de usuarios pueden distinguirse. Una primera división opone de un lado los que lo utilizan de manera masiva en sus

trayectos (la población activa que trabaja fuera de la localidad de residencia y los estudiantes universitarios) y del otro lado unas poblaciones que lo utilizan menos: los inactivos (en especial los jubilados y las amas de casa), los desempleados, los estudiantes de primaria y secundaria, así como los activos que trabajan en la misma localidad de Engativá. Una segunda división existe entre los desplazamientos de carácter laboral y los ajenos al trabajo: Transmilenio es ante todo un modo de transporte utilizado para llegar al lugar de trabajo o estudio y no tanto para otros motivos de salida. Una tercera división se relaciona con el ingreso: son los hogares más pobres los que lo utilizan menos y los más ricos los que lo usan más. Una cuarta división se refiere a la duración de residencia en la vivienda: las personas que viven desde hace mucho tiempo en el mismo lugar lo usan más, lo que tiende a mostrar

su satisfacción de disponer de una oferta de transporte asociada con su lugar de residencia. Por último, son los individuos que viven lejos del Portal de la 80 (terminal de Transmilenio) quienes lo usan más: para ello aprovechan un autobús alimentador que los conduce de forma gratuita al portal y los deja en el andén desde donde salen las distintas líneas de Transmilenio; la gratuidad del alimentador y cierta facilidad de transferencia compensan un poco el tiempo perdido en la ruptura de carga. El sexo y la edad no tienen efecto significativo en el modelo logit debido a su asociación con ciertos factores ya mencionados: las mujeres usan más Transmilenio que los hombres; los jóvenes (15-19 años) y, en general, los grupos de edad activa, más que los niños mayores y los ancianos (60 años o más).

El caso de los desplazamientos cotidianos al lugar de trabajo y al lugar de estudio

La comparación entre las rutas hacia el lugar de estudio y el lugar de trabajo (Tablas 4 y 5) evidencia una situación bastante contrastante: mientras los estudiantes de primaria y secundaria,

en general, estudian cerca de su domicilio, la gran mayoría de los estudiantes universitarios y los activos deben salir del barrio para estudiar o trabajar.

La movilidad diaria de los niños y los adolescentes escolarizados está marcada por una oferta local de colegios públicos y privados que ha crecido en forma considerable en los últimos años. Así, 89% de los alumnos de primaria estudian en su localidad de residencia (donde 72% va a pie) y 81% de estudiantes de secundaria hacen lo mismo (70% va a pie), lo que explica unos tiempos promedio más bien bajos: 17 y 22 minutos respectivamente. Ninguno de los alumnos de primaria encuestados utiliza el transporte público y solo un 18% de estudiantes de secundaria lo hace. Después de caminar, otro modo de desplazamiento importante para estos dos grupos es el autobús escolar (27% de los viajes de escuelas primarias y 12 % de secundarias), un sistema costoso que solo existe para las escuelas privadas. De hecho, con frecuencia la gente más rica inscribe a sus hijos en escuelas privadas ubicadas al norte de la ciudad e incluso fuera del Distrito. En el rango de ingresos entre 5 y 10 salarios mínimos,

Tabla 4. Lugar, duración y modo de transporte de los desplazamientos cotidianos al lugar de estudio, según el grado educativo

Nivel educativo	Primario	Secundario	Superior	Total
LUGAR DE ESTUDIO				
% en la misma localidad	89,00%	81,2%	5,7%	50,6%
MODO DE TRANSPORTE				
% A pie	71,6%	69,6 %	7,2%	43%
% Bicicleta o moto	1,4%	0%	5,7%	2,9%
% Automóvil	0,0%	0%	5,1%	2,2%
% Transporte escolar	27,1%	11,9%	0%	11,2%
% Transporte público	0%	18,5%	82,0 %	40,7%
DURACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO				
Duración promedio	17,7 mn	22,3 mn	42,7 mn	29,7 mn

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Le Roux

Tabla 5.

Lugar, duración y modo de transporte de los desplazamientos cotidianos al lugar de trabajo

Ingreso mensual del hogar	< 250 US \$ (< 1 salario mínimo)		250 - 500 US \$ (1-2 salarios mínimos)		500 - 1250 US \$ (2-5 salarios mínimos)		1250 - 2500 US \$ (5-10 salarios mínimos)		>= 2500 US \$ (>= 10 salarios mínimos)		Total	
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
LUGAR DE TRABAJO												
% PEA que trabaja a domicilio	0	67,6	13,1	4,3	15,7	13,8	0	17,7	8,2	14,9	13,5	18,8
% PEA que trabaja fuera local	100	11,6	70,2	66,3	67	73,7	100	82,3	67,8	58	70,3	63,5
MODO DE TRANSPORTE												
% A pie	0	41,8	19,2	16,9	7,7	4,8	0	21,5	0	0	8,2	9,3
% Bicicleta o moto	0	0	11,5	4	8,5	0	0	0	5,4	6,6	7,7	1,7
% Automóvil	0	0	6,7	0	11,8	4,5	33,9	21,5	62,3	50,6	18,9	9,2
% Transporte de empresa	0	0	6,7	0	2,5	2,2	0	0	0	0	2,8	1,2
% Transporte público	100	58,2	55,9	79,1	57,3	84,5	57,7	43,6	23,3	6,6	54,1	71,6
DURACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO												
Duración promedio	34,2	17,1	32,5	39,3	37,3	40,7	34	22,2	36,7	28,1	35,8	37,1

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Le Roux

50% de los estudiantes de secundaria están matriculados en la periferia norte de Bogotá y 30% en otro municipio del área metropolitana. Para los estudiantes universitarios, al contrario, la oferta educativa de proximidad es casi inexistente. Se concentra en el centro y el pericentro norte por lo esencial, lo que dificulta los desplazamientos a pie o en bicicleta y, dada la muy baja tasa de motorización de esta población, la obliga a utilizar el transporte público en más de 80% de los casos, con tiempos de viaje mayores (43 minutos en promedio).

Para la población activa, el empleo está a menudo alejado de su domicilio (Tabla 5): dos tercios de los activos trabajan fuera de la localidad donde residen, lo que implica un desplazamiento motorizado en la inmensa mayoría de los casos. La tasa de uso del automóvil (14% de las rutas) es

ligeramente superior a la del conjunto de las zonas de estudio (8%), pero muy por debajo de la tasa de equipamiento de los hogares o la tasa de uso regular de un automóvil. Esto se explica por varios factores. En primer lugar, cuando una familia posee un automóvil, no todos los miembros del hogar pueden utilizarlo en forma simultánea. Enseguida, no es posible utilizarlo todos los días a causa del “Pico y placa”⁶. Por último, desplazarse en automóvil es caro e incómodo en las horas pico. Todas estas condicionantes llevan a muchos propietarios a tomar con regularidad el transporte público o un taxi antes que su propio vehículo. El transporte público es el modo dominante en las rutas al lugar de trabajo: casi tres cuartas partes de las mujeres y más de la mitad de los hombres lo utilizan. Para el conjunto de hombres y mujeres, un 29% de las rutas se hacen solo en Transmilenio (que por lo tanto es el principal

6 Sistema rotativo de prohibición de uso del vehículo particular durante los días hábiles, a fin de reducir el tráfico.

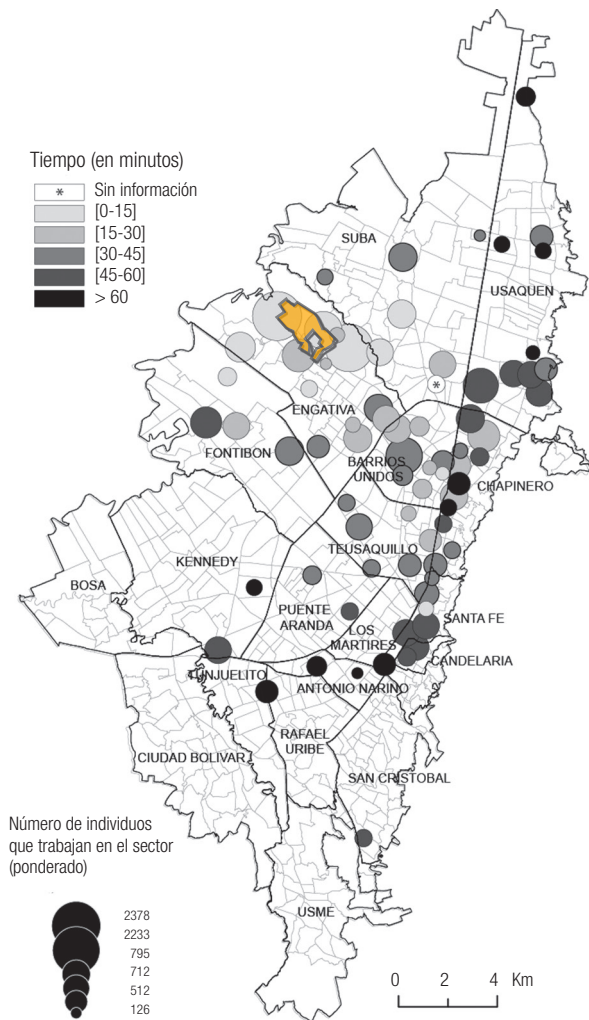
modo de viaje de los activos de la calle 80), 28% en autobús y 6% en uso combinado de autobús y Transmilenio.

La cartografía de los desplazamientos hasta el lugar de trabajo (Figura 3) en función del modo de transporte muestra que Transmilenio se utiliza

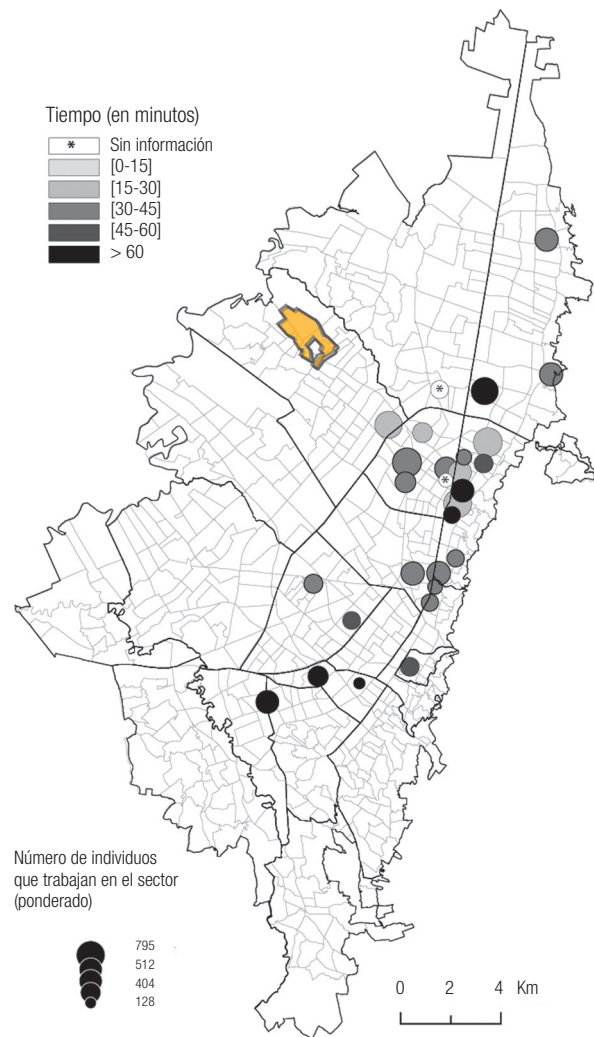
principalmente para viajes de larga distancia (más de 5 km) y para ir a lugares del centro y pericentro de Bogotá cercanos a la línea troncal de Transmilenio. El autobús, al contrario, se utiliza para viajes de corta y media distancia, más en las afueras de la ciudad que quedan lejos de las grandes líneas de Transmilenio. El bus, aunque más lento,

Figura 3. Destino y duración de los desplazamientos hacia el lugar de trabajo, según el modo de transporte (2009)

3a. Todos los modos de transporte



3b. Transmilenio



Guillaume Le Roux
Realizado con Philcarto * 24/02/2011 21:27:33 * <http://philcarto.free.fr>

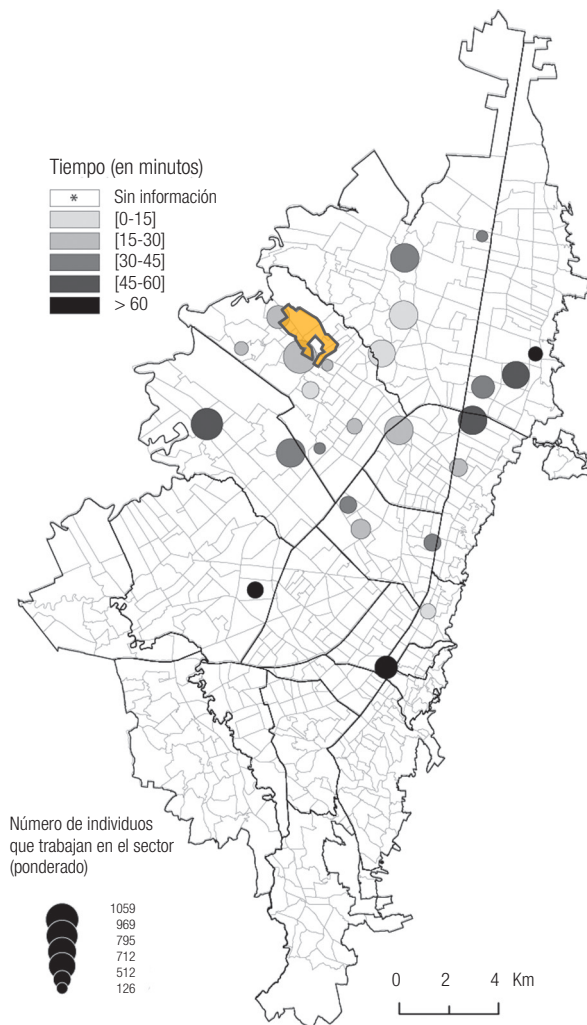
Guillaume Le Roux
Realizado con Philcarto * 24/02/2011 21:26:59 * <http://philcarto.free.fr>

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Le Roux

es a veces más utilizado para ir a lugares centrales que también son accesibles con Transmilenio ya sea para reducir el costo del viaje o bien para viajar sentado en lugar de ir de pie en un vehículo abarrotado. La mayoría de las personas que usan un vehículo personal para llegar a sus lugares de trabajo lo hacen ante todo por elección

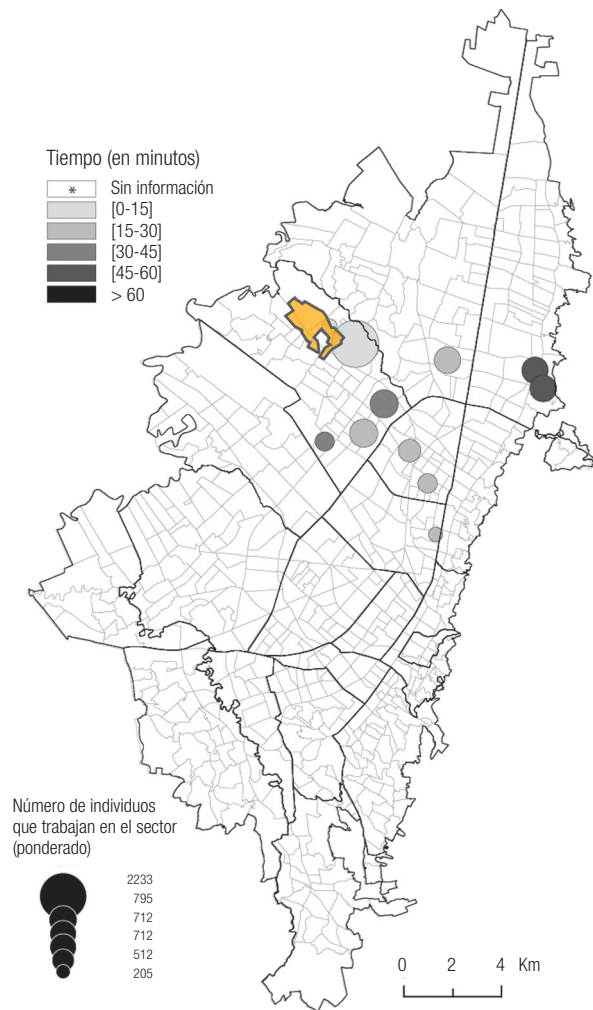
personal, por el confort de uso, incluso por el estatus social que representa un automóvil, puesto que para muchos viajes el automóvil solo proporciona un ahorro de tiempo limitado en comparación con Transmilenio. Los hogares que poseen un automóvil pueden decidir privilegiar el Transmilenio para sus rutas diarias y reservarse el uso

3c. Bus



Guillaume Le Roux
Realizado con Philcarto * 24/02/2011 21:33:42 * <http://philcarto.free.fr>

3d. Automóvil o moto



Guillaume Le Roux
Realizado con Philcarto * 24/02/2011 21:25:44 * <http://philcarto.free.fr>

del automóvil para los otros motivos de viaje, sobre todo los fines de semana, como lo señaló uno de los encuestados: “El carro sirve para salir de la ciudad, pero no tanto para los viajes diarios en la ciudad debido a los embotellamientos, al Pico y placa...”.

Viajes de la población adulta fuera del trabajo

A las personas de 18 años o más seleccionadas para el módulo biográfico se les hicieron preguntas específicas sobre sus viajes fuera de las rutas al trabajo o estudio (Tabla 6). La información resultante muestra que la movilidad ajena al trabajo es en gran medida una movilidad de proximidad, que depende muy poco de Transmilenio.

Con un promedio de 16,7 viajes por semana, la población de la calle 80 es más móvil que la que vive en las otras áreas encuestadas (12,8 viajes para el conjunto de zonas). Se trata en esencia de viajes cercanos (dos tercios se encuentran en el barrio y solo uno de cada cinco fuera de la localidad), de los cuales la mitad es por motivo de compra de alimentos, que hacen de forma casi exclusiva en el barrio. El resto se reparte entre salidas recreativas (2,8), las relaciones sociales (1,7), el deporte (1) y los trámites administrativos (0,9). Estos últimos y las salidas recreativas y culturales llevan a la gente a desplazarse fuera de la localidad de Engativá. Se puede subrayar la importancia de las relaciones sociales como motivo de viaje: un 45% de las salidas de la localidad es para ir al restaurante, a menudo con la familia o amigos y 15% de las salidas es para visitar a familiares.

Las salidas ajenas al trabajo están marcadas por los efectos de la edad, del género y de la jerarquía social. Los hombres viajan más que las mujeres (18 salidas en un caso, 15 en otro), cuyos movimientos se centran más en el barrio de residencia.

La movilidad es el doble de importante para la clase más acomodada que para los más pobres, pero su distribución por ingresos muestra una tendencia que no es regular: una movilidad mucho menor para los más pobres (nueve salidas a la semana para las familias que ganan menos de un salario mínimo), pero una máxima movilidad para la clase de ingresos inmediatamente superior (entre uno y dos salarios mínimos), cuya mitad de desplazamientos se realiza fuera del barrio, pero es el caso de solo un tercio de los desplazamientos para las dos clases superiores de ingresos. Por último, la movilidad de los grupos superiores es muy cercana a la media. No existe una relación lineal entre los ingresos y la propensión a desplazarse por motivos ajenos al trabajo, excepto para los más pobres, cuya movilidad es muy baja en número de viajes y distancia. Así, 40% de las personas más pobres hacen menos de cinco viajes ajenos al trabajo por semana, mientras menos de 10% en este caso en las clases de otros ingresos y sus viajes se efectúan casi todos dentro del barrio. Su ritmo de frecuentación a los diez lugares de Bogotá considerados como “atractivos” en la encuesta confirma su confinamiento en el barrio. El efecto más claro al final es el de la edad: la categoría de 18-29 años es la que más sale y ahora puede hacerlo con facilidad gracias a Transmilenio, que les pone el centro a su alcance y la categoría de 60 años y más es la que menos sale, con un gradiente regular entre los dos. Los primeros salen mucho para distraerse, entretenerse o frecuentar las redes sociales (amigos y familiares); los últimos salen más que la media para las prácticas religiosas.

Por último, el análisis de los modos de transporte utilizados para los viajes ajenos al trabajo realizados fuera de la localidad muestra que un 14% de estas salidas se hace en Transmilenio (solo o en combinación con el autobús), es decir, un poco más que el automóvil (11%), pero menos que el autobús (19%) y, sobre todo, menos que a pie

Tabla 6. Número de desplazamientos por persona durante la semana anterior a la encuesta, fuera de la movilidad al lugar de estudio o de trabajo

	Sexo		Edad					Ingreso mensual del hogar				
	Total	Hom.	Muj.	18-29	30-39	40-49	50-59	60 y +	< 250 US \$ (< 1 salario mínimo)	250 - 500 US \$ (1-2 salarios mínimos)	500 - 1250 US \$ (2-5 salarios mínimos)	>= 1250 US \$ (>= 5 salarios mínimos)
NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS												
% menos 5 desplazamientos	9,3	2,6	16,7	2,6	13,7	6,3	9,5	26,6	40	6,4	3,3	9
% 5-9 desplazamientos	24,4	19,7	29,7	22	30,6	20,6	18,2	38,9	25,3	16,4	23,1	40,9
% 10-19 desplazamientos	42,2	52,1	31,2	28,2	24,8	67,4	55	34,5	23	27,5	58,7	19,4
% 20-29 desplazamientos	11,3	14,4	7,8	23,7	12,2	3,8	6,5	0	0	26,9	9	7,1
% 30 desplazamientos o más	12,8	11,2	14,6	23,5	18,7	1,9	10,8	0	11,7	22,8	5,9	23,6
NÚMERO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTOS POR LUGAR DE DESTINO												
En el barrio	10,5	9,8	11,4	12,2	13,1	9,6	8	7	8,3	12,8	9,4	12,5
Resto localidad	2,9	3,8	2	2,8	1,4	2,4	7,4	0,3	0,5	5,2	2,8	2,3
Resto área metropolitana	3,2	4,4	1,9	6,6	3	1,3	1,2	2,2	0,3	6,7	2,7	2,5
Total	16,7	18	15,2	21,6	17,4	13,3	16,6	9,5	9,1	24,7	15	17,3
NÚMERO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTOS POR MOTIVOS												
Trámite administrativo	0,9	1,2	0,7	1	1,2	0,9	0,6	1,1	0,3	0,6	1,4	0,4
Compra alimentos	8,1	8,2	8	8,8	8	6,7	10,8	5,1	7,3	12,3	5,9	10,3
Otras compras	0,5	0,2	0,7	1	0,3	0,2	0,1	0,1	0	0,1	0,4	1,6
Salida restaurantes, bares	2,8	3	2,6	5,3	5	0,8	0,2	0,3	0	5	2,9	1,3
Actividad cultural	0,5	0,9	0,1	1	0,2	0,5	0,3	0,3	0,1	1,4	0,4	0,1
Práctica deportiva	1	1,1	0,8	0,9	1,3	0,9	1,1	0	0	0,8	1,2	1,2
Práctica religiosa	0,7	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	1,3	0,5	0,9	0,8	0,6
Visita amigos	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,5	0,1	0,3	0,1	0,4	0,3	0
Visita familia	1,5	1,9	0,9	2,4	0,3	1,5	2	0,3	0,2	2,7	1,3	1,5
Otro motivo	0,5	0,5	0,4	0,3	0,4	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,2

NB: los indicadores son calculados sobre los 76 individuos que han contestado al módulo 4-E-3 (desplazamientos la semana anterior a la encuesta)

Fuente: encuestas Metal Bogotá, 2009. Procesamiento de datos realizado por Le Roux

(44%). Aparte del trabajo, Transmilenio es utilizado sobre todo para ciertos motivos de desplazamiento específicos (trámites administrativos y compras no alimentarias) y hacia lugares bien conectados: el centro de Bogotá y los centros comerciales ubicados en las terminales o cerca de las líneas.

Al fin de cuentas, la calle 80 conoce con el tiempo una ampliación y diversificación de la oferta de comercios y servicios de proximidad, con la multiplicación de centros comerciales, hipermercados y tiendas especializadas a lo largo de la avenida. Esto facilita a los residentes de la zona el acceso a muchos bienes y servicios sin salir del barrio. La afluencia a los centros comerciales tiene también una función recreativa: las personas que los frecuentan durante su tiempo libre lo hacen no solo para comprar sino pasear, reunirse con amigos (sobre todo los jóvenes), consumir bebidas y helados o ir al cine. Del mismo modo, las entrevistas revelan que la habilitación de varias áreas verdes, campos deportivos y ciclovías en el barrio o cerca ha ayudado a retener a los habitantes de la zona durante su tiempo libre; solo 10% de las salidas para la práctica deportiva tienen su destino fuera de la localidad. En estas condiciones, el carácter de “barrio dormitorio” de la calle 80 se ha perdido poco a poco.

Conclusión

En este artículo se ha desarrollado un análisis de algunos de los datos producidos en el marco del programa Metal, el cual permite aportar varias respuestas a las preguntas iniciales sobre las desigualdades en la movilidad y el acceso a los recursos de la ciudad y además comprender los mecanismos de transformación de un barrio periférico en vía de crecimiento acelerado.

La calle 80 refleja un interesante proceso de cualificación de un barrio que vio mejorar su parque residencial, su accesibilidad al resto de la ciudad gracias a una innovación en materia de transporte masivo, la oferta local de servicios y también el perfil socioeconómico promedio de sus habitantes (lo cual no impide que siga teniendo pobres).

La accesibilidad espacial de la calle 80 hacia o desde el resto de Bogotá ha cambiado por completo. Sin lugar a dudas, Transmilenio ha reducido los tiempos de traslado al resto de la ciudad para quienes tienen los medios y las habilidades para utilizarlo. Pero “el efecto Transmilenio” no se limita al modo de transporte en sí mismo ni a sus usuarios ya que desde su puesta en servicio en 2001, toda la malla vial, el plan de tráfico y el circuito de los autobuses fueron modificados. Esto se tradujo en una mejoría general de las condiciones de desplazamiento hacia el resto de la ciudad, que en otro tiempo eran difíciles para todos los transeúntes, tanto en bus como en un vehículo privado. No obstante, tal mejoría se aplica sobre todo a los usuarios de un automóvil particular o de Transmilenio. Por tanto, las desigualdades en la movilidad cotidiana han crecido, pues el transporte es menos fácil para ciertos usuarios de los modos tradicionales que no tienen los medios o las habilidades —o no pudieron o supieron adquirirlas— para aprovechar el Transmilenio.

Junto con la llegada de Transmilenio, la calle 80 ha experimentado una transformación en la composición social de su población, lo que ha contribuido no solo a ampliar las desigualdades sociales en este sector de Bogotá, sino también a la diversificación de las prácticas de movilidad. En efecto, con el tiempo, la calle 80 ha confirmado su posición como una alternativa residencial para la clase media pues ha demostrado su

capacidad de retener sus antiguos residentes y de atraer unos nuevos. La presencia local de viviendas, ahora diversificada, ofrece a quienes ven aumentar su nivel de vida la posibilidad de vivir este ascenso social, sin tener que abandonar el barrio ni alejarse de sus familiares o amigos ya que pueden encontrar en el barrio una oferta de viviendas adaptada a este ascenso. Se toca un punto importante en el estado del conocimiento sobre los modelos de organización socio-espacial en las ciudades en América Latina. La segregación ha cambiado de escala y se pasa en forma paulatina de un modelo segregativo por grandes sectores ricos o pobres, a un modelo más complejo, donde la segregación opera a una escala menor y donde coexisten en una misma zona ciudadanos de varios niveles socioeconómicos (Dureau, 2006; Salas Vanegas, 2008). Con esta cercanía en la oferta de viviendas de varios estratos, los habitantes de la calle 80 pueden sufrir procesos individuales de alzas —o al revés, de bajas— sin dejar la zona, solo cambiando de lugar de residencia a proximidad. En el pasado no se presentaba tanto esta situación, cuando cambiar de clase social a menudo significaba moverse a otra parte de la ciudad.

Otra evolución importante: el crecimiento de la población de la calle 80 y el aumento relativo de su poder adquisitivo han propiciado el desarrollo de una oferta más amplia de servicios y comercios, que ahora permite a una franja creciente de población encontrar los recursos necesarios para la vida cotidiana cerca de su domicilio. Sin duda, esta mejoría de la oferta local, ha facilitado las condiciones de vida para todos y en especial para los grupos de población identificados como los menos móviles: los hogares con ingresos bajos, los más jóvenes, los ancianos y los inactivos.

Al final, la accesibilidad de los residentes de la calle 80 a los recursos de la ciudad se caracteriza

por una doble evolución. Por un lado, los grupos de población con poca movilidad encuentran hoy en su entorno una gama ampliada de bienes y servicios; por lo tanto, se han beneficiado indirectamente del mejoramiento de la accesibilidad espacial de la calle 80. Por otro lado, los que desean o tienen que salir del barrio para trabajar, estudiar o por otros motivos, pueden hacerlo con mayor facilidad gracias a Transmilenio y al mejoramiento general de las condiciones de tráfico en el sector: hoy es más fácil para ellos acceder a los recursos del resto del espacio metropolitano fuera de la calle 80. Se benefician así, en forma directa y simultánea, del mejoramiento de la oferta de vivienda local y transporte, lo que les permite a la vez vivir mejor en su barrio y aprovechar más fácilmente los recursos distantes en la ciudad.

El paradigma biográfico movilizado en las encuestas del programa Metal ha permitido mostrar que este mejoramiento opera a largo plazo, a escala del ciclo de vida y las trayectorias residenciales y sociales de larga duración; además, funciona no solo a una escala individual, sino familiar. Por otra parte, este mismo paradigma permitió evidenciar que, si bien todos los residentes de la zona se benefician directa o indirectamente de la mejora de la accesibilidad física de la calle 80, las desigualdades se acentúan: conviven en la misma zona personas que no tienen acceso a los mismos recursos de la ciudad.

Bibliografía

Bassand, M., y Kaufmann, V. (2000). *Mobilité spatiale et processus de métropolisation: quelles interactions?* En Bonnet, M., y Desjeux D. (dirs.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 129-140). París: PUF.

Bruce, F., y Wade P. (2001). *Migration in Namibia: Combining Macro and Micro Approaches*

to Research Design and Analysis. *The International Migration Review*, 35 (4), 1054-1085.

Brun, J. (1993). La mobilité résidentielle et les Sciences Sociales. Transfert de concept et questions de méthodes. *Les annales de la recherche urbaine* (59-60), 3-14.

Courgeau, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migration interne, mobilité temporaire, navettes*. Paris: INED.

Courgeau, D., y Lelièvre, E. (1989). *Analyse démographique des biographies*. Paris: INED.

Delaunay, D. (1999). La dimensión regional de la emigración mexicana hacia Estados Unidos. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 14 (1), 117-163.

Delaunay, D. (2001). *L'inscription dans l'espace des biographies individuelles*, Ponencia presentada en la XXIV Conferencia General del IUSSP, Salvador (Brasil), 18-24 agosto 2001.

De Mattos, C. A., y Hidalgo Fortunatti, R. (2007). *Santiago de Chile: movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Diaz Olvera, L., y Plat, D. (1997). Confisquée, partagée, consensuelle. La voiture à Ouagadougou. En Figueroa, O., Godard, X., y Henry E. (dirs.), *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement* (pp. 213-225). Arcueil: Inrets.

Dureau, F. (2002). Les systèmes résidentiels: concepts et applications. En Lévy J. P., y Dureau, F., *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions* (pp. 355-382). Paris: L'Harmattan.

Dureau, F. (2006). Un modèle métropolitain en évolution. En Dureau, F., Gouëset V., y Mesclier, E., *Géographies de l'Amérique latine* (pp. 293-328). Rennes: PUR, Coll. Espace et territoires.

Dureau, F., Beauchemin, C., Coubes, M. L., y Delaunay, D. (2006). Les mobilités spatiales dans des contextes en évolution: analyse croisée de deux dynamiques. En GRAB, *Etats flous et trajectoires complexes. Observation, modélisation, interprétation* (pp. 157-194). Paris: INED, col. Méthodes et savoirs.

Dureau, F., y Gouëset, V. (2010). Formes de peuplement et inégalités de déplacements. Evolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá: Soacha et Madrid (1993-2009). *Revue Tiers Monde*, (201), "Mobilité, pauvretés: les villes interrogées", 131-156.

Dureau, F., Córdoba, H., Flórez, C. E. F., Le Roux, G., Lulle, T., y Miret, N. (2011). *Encuestas movilidad espacial Bogotá Metal 2009: metodología de las encuestas*. Bogotá: Universidad de los Andes, Documento CEDE No. 23.

Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, XXXI, (94), 41-53.

Figueroa, O., Godard, X., y Henry, E. (dirs.) (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*. Arcueil: Inrets.

Groupe de Réflexion Approche Biographique. (1999). *Biographies d'enquêtes. Bilan de 14 collectes biographiques*. Paris: INED-PUF, coll. Méthodes et savoirs.

Groupe de Réflexion Approche Biographique. (2006). *Etats flous et trajectoires complexes. Observation, modélisation, interprétation*. Paris: INED, coll. Méthodes et savoirs.

Henry, S., Schoumaker, N., y Beauchemin, C. (2004). The Impact of Rainfall on the First Ou-migration in Burkina Faso: a Multilevel Event History Analysis in Burkina Faso. *Population and Environment*, 25 (5), 423-460.

- Lévy, J. P. (2003). Peuplement et trajectoires dans l'espace résidentiel: le cas de la Seine-Saint-Denis. *Population*, 58 (3), 365-400.
- Lévy, J. P. (2009). Mobilités urbaines: des pratiques sociales aux évolutions territoriales. En Dureau, F. y Hily, M. (eds.), *Les mondes de la mobilité* (pp. 107-136). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Lévy, J. P., y Lussault, M. (dirs.) (2004). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. París: Belin.
- Lévy, J. P., y Dureau, F. (eds.) (2002). *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*. París: L'Harmattan.
- Patiño, B. J., y Riveros, E. A. (2008). *Análisis de la dinámica del sector inmobiliario en Bogotá*. Bogotá: Observatorio Inmobiliario Catastral OIC.
- Pinto da Cunha, J. M. (2002). *Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina.
- Salas Vanegas, A. (2008). *Segregación residencial y producción de vivienda en Bogotá, entre imágenes y realidades*. (Tesis doctoral inédita). Universidad de Poitiers, Francia.
- Salazar, C. E. (2008). Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latino-americanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad? En Salazar, C. E., y Lezama, J. M. (coords.), *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México* (pp. 43-107). México D. F.: El Colegio de México.
- Vasconcellos, E. (1996), *Transporte urbano nos países em desenvolvimento. Reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume.
- Zelinsky, W. (1971). The Hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review*, 61 (2), 219-249.

Los paisajes de la desigualdad en las metrópolis contemporáneas.

Caso ribera área metropolitana de Rosario, Argentina*

Fecha de recepción: 2 de octubre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de febrero de 2013

Cecilia Inés Galimberti

Doctoranda en Arquitectura, becaria Conicet

Docente de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Universidad Nacional de Rosario

cecilia.galimberti@gmail.com

Resumen Frente a los complejos procesos de transformación que afrontan las metrópolis contemporáneas, este artículo se propone reflexionar sobre los paisajes de la desigualdad que se generan en el territorio, sobre todo en el ámbito de las riberas metropolitanas. Se toma como caso de estudio el frente costero del área metropolitana de Rosario (AMR), ya que esta franja ribereña resulta claro ejemplo de las rupturas y fragmentaciones socioterritoriales que existen en la mayoría de las ciudades que forman parte de la aldea global. Sin embargo, a pesar de presentar determinadas homogeneidades globales, se considera que dichos efectos espaciales resultantes de las transformaciones que inciden en el mundo se manifiestan de modo particular en cada lugar, motivo por el cual resulta necesario reconocer las características del espacio metropolitano local, a fin de poder abogar hacia una creciente sostenibilidad ambiental, social y política del territorio.

Palabras clave Fragmentación urbana, marginalidad social, paisajes desiguales, riberas metropolitanas.

Palabras clave descriptor Marginalidad social, paisajes fragmentados, Áreas metropolitanas, Desarrollo urbano, Rosario (Argentina)

* Naturaleza del artículo: investigación científica y tecnológica. El presente artículo es producto de la tesis doctoral en curso denominada Proyectos territoriales y paisaje cultural. Configuración del proceso de formación y transformación de la ribera metropolitana de Rosario (1983-2009), con beca PGTI Conicet. Fecha de inicio: abril 1 de 2010. Se desarrolla en el Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (Curdiur), Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD), Universidad Nacional de Rosario.

Landscapes of Inequality in Contemporary Metropolises.

The Case of the Metropolitan Area Riverbank in Rosario, Argentina

Abstract Considering the complex processes of transformation faced by contemporary metropolises, the present paper reflects on the generation of landscapes of inequality in cities, particularly in riverbanks in metropolitan areas. The case chosen for study is that of the riverbank of the metropolitan area of Rosario (AMR), which is a perfect example of ruptures and socio-territorial fragmentations common to most cities in the world. Despite showing certain global features, all spatial effects resulting from related transformations manifest themselves in particular ways in each place. It is thus necessary to acknowledge the local characteristics of metropolitan space, in order to promote increasing environmental, social and political sustainability in the area.

Key words Urban Fragmentation, Social Marginality, Landscapes of Inequality, Metropolitan Riverbanks.

Key words plus Marginality- social, fragmented landscapes, metropolitan áreas, urban development, Rosario (Argentina)

As paisagens da desigualdade nas metrópoles contemporâneas.

Caso ribeira área metropolitana de Rosario, Argentina

Resumo Em frente dos complexos processos de transformação que afrontam as metrópoles contemporâneas, este artigo propõe-se refletir sobre as paisagens da desigualdade que se geram no território, sobre todo no âmbito das ribeiras metropolitanas. Toma-se como caso de estudo o frente costeiro da área metropolitana de Rosario (AMR), pois esta faixa ribeirinha resulta exemplo claro das rupturas e fragmentações sócio-territoriais que existem na maioria das cidades que formam parte da aldeia global. No entanto, apesar de apresentar determinadas homogeneidades globais, considera-se que tais efeitos espaciais resultantes das transformações que incidem no globo manifestam-se de modo particular em cada lugar; motivo pelo qual resulta necessário reconhecer as características do espaço metropolitano local, a fim de poder advogar no sentido de uma crescente sustentabilidade ambiental, social e política do território.

Palavras chave Fragmentação urbana, marginalidade social, paisagens desiguais, ribeiras metropolitanas.

Palavras chave descritor Marginalidade social, paisagens fragmentadas, áreas metropolitanas, de Desenvolvimento Urbano, Rosario (Argentina)

reformas tanto institucionales como macroeconómicas en América Latina, ha ocasionado cambios notables en la configuración territorial, en las políticas públicas, en la planificación urbana y en las concepciones sobre la ciudad. Si bien se han creado nuevas oportunidades, se agudizan las desigualdades inter e intraurbanas (Cuenya, 2000), generando de este modo una radical transformación y una intensa fragmentación espacial y sociocultural. Las nuevas lógicas del mercado y de las estructuras económicas mundiales (agravadas en los ámbitos locales y las especificidades de cada región) han generado grandes movimientos migratorios (nacionales e internacionales) debido a la creciente crisis y a la búsqueda de nuevas fuentes de trabajo, pauperización del empleo, incapacidad de las políticas públicas para dar respuesta a las crecientes necesidades poblacionales y mayor inequidad en la distribución de los ingresos. Esto, a su vez, provoca un crecimiento de la fragmentación social que señala la existencia de una multiplicidad de acciones colectivas y prácticas dispersas que, a pesar de posibilitar una pluralidad de proyectos, imposibilita la coexistencia y coincidencia armónica entre los mismos, incrementando así la ruptura entre los vínculos sociales y desatando una crisis que produce desencantamiento y malestar general (Sánchez Mazo, 2007). Asimismo, se genera exclusión al impedir el acceso de colectivos sociales a la participación ciudadana, a la justicia, a los procesos políticos y al mercado laboral, volviendo a profundizar en el aislamiento tanto social como espacial de los individuos. De manera que como estos grupos no tienen cabida en la “ortodoxia socio-espacial”, no tienen otra opción que generar sus propias geografías de la exclusión (Nogué, 2007, pp. 16-17).

El paisaje tradicional se ha transformado radicalmente y ha terminado por imponerse un paisaje mucho más complejo: un paisaje de transición, cuya lógica discursiva es de mayor dificultad de

aprehensión. Son paisajes fracturados, que parecen transitorios o efímeros, pero que al mismo tiempo se encuentran fuertemente arraigados al territorio, a pesar de su condición irregular o de aparente temporalidad. Estos paisajes de la desigualdad son objeto de una construcción social de gran complejidad que denuncia las relaciones de exclusión existentes entre la ciudad formal y la informal, tanto espacial como social, resultado de diversos conflictos y ambigüedades entre ambas realidades a lo largo del tiempo. De este modo, estos paisajes desiguales nos hacen pensar en las condiciones reales que son ofertadas a los ciudadanos entre la inclusión y la exclusión física, social y cultural y lleva a reflexionar sobre las zonas de tensión entre diversas realidades, sobre quiénes son considerados ciudadanos y quiénes no; sobre qué es considerado ciudad y qué no. Por consiguiente, se acentúa la fragmentación urbana (en todos sus sentidos) y se confrontan los límites efímeros entre las diversas realidades, conformando finalmente una situación territorial y social de difícil lectura y comprensión en su totalidad, que denuncia la complejidad de nuestros territorios urbanos actuales (Tardín, 2007).

La ciudad que antes prometía integración, solidaridad y seguridad ha sido reemplazada por una ciudad que separa los grupos y las comunidades manteniéndolos a distancia. Se enfrenta, entonces, un espacio urbano fragmentado, donde se separan, por un lado, los sitios especializados, modernizadores y competitivos y, por el otro, lugares que funcionan por fuera de los subsistemas orientados al mercado mundial. Esta reciente sectorización se superpone, en gran parte, con los viejos límites económicos y sociales de la ciudad desde los cuales los territorios han sido segregados a partir de la posición social de los diversos actores urbanos y la relación de estos con la tenencia del suelo (Cuenya, 2000). No obstante, el vínculo entre sociedad y espacio resulta esencial en la interconexión entre estructuras y relaciones

sociales, como relación dialéctica entre sociedad y naturaleza. El espacio como producción social posee connotaciones sobre las formas en las cuales los individuos y grupos sociales tienen pertenencia al mismo (Cáceres, 2002). Si bien se evidencia en todo el territorio metropolitano, esta situación se encuentra presente sobre todo en los bordes costeros. De una parte, la accesibilidad al agua resulta un componente de gran atracción para las industrias, a fin de tomar agua necesaria para sus procesos productivos, desechos sus residuos y la posibilidad de desarrollos portuarios; para los barrios cerrados, por las características del paisaje costero o la posibilidad de amarra privada de embarcaciones familiares; para los espacios públicos y, por último, para los asentamientos irregulares, ya que una gran porción de las barrancas o territorios costeros son de propiedad estatal, con lo cual se convierten en el espacio elegido para la usurpación de tierras, especialmente para grupos sociales asociados con la pesca. Las diversas estructuras funcionales presentes en los frentes ribereños evidencian el desmembramiento y la desintegración económica y social; una fragmentación como consecuencia potencial de la diferente inscripción en el sistema global alcanzada por distintas zonas del territorio y por distintos sectores sociales.

Fragilidades y rupturas sociales en el Área Metropolitana de Rosario

En este trabajo se toma como estudio la ribera del AMR, ubicada al margen del río Paraná en la provincia de Santa Fe, Argentina. La ciudad de Rosario, cabecera de dicha aglomeración, se localiza a 360 km al noroeste de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina (Figuras 1 y 2). La relevancia de dicho frente costero radica en que define la identidad de toda la región del Gran

Rosario desde sus orígenes, resultando clave para su transformación estructural, económica y productiva como componente fundamental de formación histórica. También es un área de gran complejidad y en la actualidad constituye el ámbito económico y productivo más importante de la provincia de Santa Fe, donde se localiza su principal cordón industrial¹. A partir del crecimiento acelerado de la ciudad en las últimas décadas del siglo XIX y comienzos del siglo XX, asociado con el puerto y con las exportaciones de productos agropecuarios, una gran masa de inmigrantes contribuyó ampliamente con el proceso de urbanización de Rosario.

Después, entre las décadas del treinta y del cincuenta, comenzaron las grandes corrientes migratorias internas, debido a falta de trabajo, inundaciones o precariedad de vida en su lugar de origen, dando lugar a los primeros asentamientos irregulares de la ciudad. A causa del gran número de esta población, la ciudad se encuentra imposibilitada de brindar tierra, trabajo y servicios a todos los inmigrantes, por lo que la mayoría de ellos construye su vivienda en terrenos que no son propios y tampoco pueden acceder al mercado formal de trabajo. En la década del setenta comienza un proceso de crisis y de reestructuración económica (asociada con la crisis internacional), pero agravada en el ámbito nacional por un golpe de Estado (entre 1976 y 1983), que acrecienta la crítica situación económica y social del país y de la región. Desde el punto de vista socioeconómico, en las décadas siguientes continúa el proceso de reestructuración comenzado en el período anterior, signado por la desigualdad (mayor concentración de la riqueza a determinados grupos), disminución de la ocupación laboral, precarización de las condiciones de trabajo, aumento de la subocupación y tercerización. Todo esto conduce

1 Junto con el de La Plata constituyen el cordón industrial más importante de la Argentina.

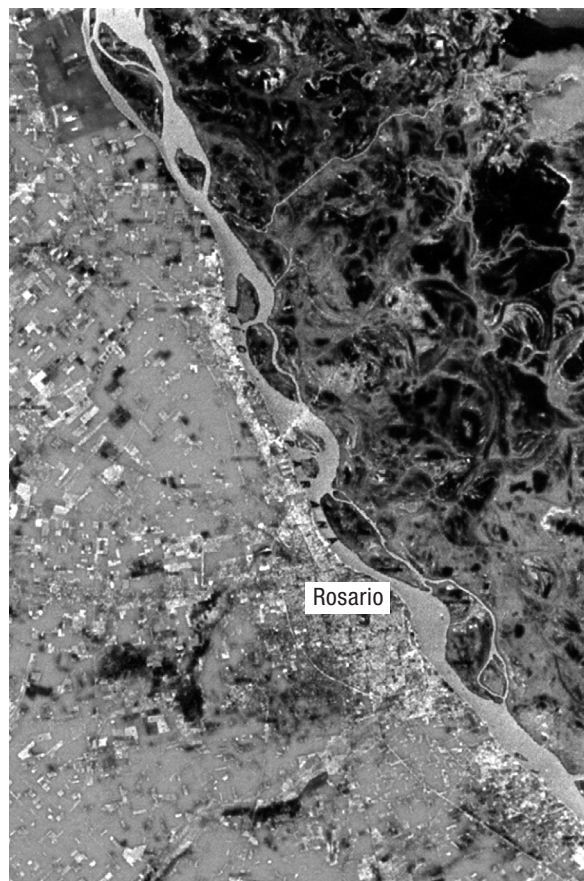
a una disminución de la calidad de vida de la población. A partir de la década del noventa, se evidencia la aceleración del proceso de marginación como también de exclusión social de amplios sectores de la sociedad, manifestándose en el incremento de población que pasa a vivir en los denominados “asentamientos irregulares”. En lugar de reducirse, esta modalidad de ocupación se incrementa cada año, caracterizándose por la situación conflictiva en relación con el uso del suelo y con la propiedad de la tierra y las deplorables condiciones de hábitat. Como se explicó, en la mayoría de las localidades de esta franja costera se manifiesta el progresivo aumento del número de habitantes residentes, tratándose no solo de expansión o densificación de asentamientos existentes, sino también del surgimiento de nuevos, marcados siempre por graves condiciones

Figura 1.
Ubicación AMR, Santa Fe, Argentina



Fuente: elaboración propia

Figura 2.
Foto satelital AMR



Fuente: archivo Curdiur

de precariedad y por la mayor rotura de vínculos sociales entre los ciudadanos de la región (Puey, 2008). Como explica Hilza Herzer (2005), la vulnerabilidad y los riesgos ambientales que se observan en fragmentos de la ribera del AMR son propios de la pobreza urbana de las áreas metropolitanas, pero presentan características propias, a causa de actividades o condiciones socioeconómicas determinadas. Muchos de estos asentamientos costeros se encuentran localizados en áreas de barrancas con problemas de erosión, peligros de derrumbes o peligro de inundación; otros se hallan al borde de arroyos altamente contaminados y la mayoría de ellos tiene una carencia total de servicios e infraestructuras.

A continuación se muestran tres casos de exclusión y fragmentación socio-espacial en el frente ribereño del AMR: el primero, Remanso Valerio en el sector norte; el segundo, el asentamiento El Mangrullo en el sector central y, por último, de los asentamientos irregulares localizados en General Lagos, en el sector sur. La presentación y desarrollo de los mismos propone reflexionar críticamente sobre los enclaves de marginalidad existentes en las riberas metropolitanas contemporáneas que demuestran la existencia de paisajes ocultos (porque no se quieren ver) frente a los paisajes ribereños que sí se quieren exponer como símbolo del ocio y el turismo, como emblema de crecimiento de producción y desarrollo. Sin embargo, en los estudios de planificación urbano-territoriales contemporáneos es una condición esencial hacer visible lo invisible, mirar donde nadie quiere mirar, porque solo así se podrá disminuir la desigualdad social y espacial.

El sector norte del AMR cuenta con actividades portuarias e industriales prácticamente ininterrumpidas —estableciendo una barrera entre el río y la población— con escasos puntos recreativos en toda la ribera norte. No obstante, se evidencian distintos fragmentos intersticiales a esos grandes componentes industriales, como resultan los asentamientos irregulares costeros de pescadores en torno a playas y puertos naturales. Como ejemplo de paisaje de la desigualdad en este sector, se muestra el caso del asentamiento irregular denominado Remanso Valerio ubicado en la localidad de Granadero Baigorria, en donde habitan cerca de 250 familias, de las cuales unas cuarenta resultan de larga tradición pesquera (Figura 3). El mismo crece año tras año y su localización se encuentra ligada a la actividad tradicional de la que ha dependido históricamente la mayor parte de su población. El rechazo hacia este asentamiento se incrementa por su crecimiento,

Figura 3.
Asentamiento irregular Remanso Valerio



Fuente: elaboración propia con base en archivo de la MR

vinculado con la invasión conflictiva de tierras y con graves problemas de inseguridad. Las tierras en donde se encuentra son provinciales² y si bien hace más de un lustro que se plantea su presentación al Promeba³, dicha iniciativa todavía no se ha concretado. Uno de los principales problemas⁴ que acarrea el Remanso Valerio es justamente su localización, pues pese a que se encuentra en jurisdicción de Granadero Baigorria, al estar a inmediaciones del límite norte del municipio de Rosario, su situación administrativa se complejiza más⁵. Este asentamiento se encuentra dentro de las casi cincuenta hectáreas destinadas a la realización del Parque Regional de la Cabecera del puente Rosario-Victoria, dentro del cual se prevén diversos programas de orden recreativo, turístico y cultural, así como la realización de grandes emprendimientos inmobiliarios privados⁶. Por ello, resulta indispensable que este proyecto se constituya en un elemento integrador y articulador entre las heterogeneidades existentes, presentando una gran oportunidad para intervenir en el territorio teniendo en cuenta todas las esferas del mismo (sociales, territoriales, económicas, legales, infraestructurales, etc.), a fin de promover la inclusión (en todos los aspectos) del Remanso Valerio al resto de la región y en conjunto con políticas habitacionales inclusivas.

El sector central del AMR, que corresponde a la ciudad de Rosario, se caracteriza por experimentar la reconversión funcional de grandes áreas de la ciudad por medio de un proceso de jerarquización del espacio público mediante la recuperación y revalorización de las instalaciones ferroviarias y portuarias obsoletas, cuya desafectación y posterior traslado al sur de la ciudad

ocasionaron un proceso de sustitución que modificó radicalmente la ribera rosarina. Sin embargo, este proceso de revalorización de la costa de Rosario mediante múltiples políticas públicas y proyectos de gestión se encuentra focalizado en la ribera norte y central de la ciudad, mientras la ribera sur es relegada y desatendida durante estas últimas décadas. Actualmente, el tejido residencial se encuentra fragmentado y en conflicto con usos portuarios y asentamientos irregulares que ocupan los bordes del brazo norte del arroyo Saladillo y parte de los terrenos que pertenecen al puerto. Tal es el caso del asentamiento irregular El Mangrullo, delimitado por el arroyo Saladillo, Costanera Sur, Astilleros Ryan y el Club de Pesca hasta la calle Nuestra Señora del Rosario. El mismo está ubicado en una zona inundable por el desborde del río Paraná y además porque el terreno es muy bajo, pronunciándose aún más hacia el arroyo (Figura 4).

Figura 4.
Asentamiento irregular El Mangrullo



Fuente: elaboración propia con base en datos MR

2 Estas tierras se encuentran en litigio hace varias décadas.

3 Programa de Mejoramiento de Barrios.

4 Además de los ya mencionados problemas de contaminación ambiental, riesgos de inundación, carencia de infraestructuras, etc.

5 La localidad de Granadero Baigorria plantea la necesidad de intervención del municipio Rosario, a fin de desarrollar las tareas de intervención en el Remanso Valerio.

6 Similares al realizado en el sector de Puerto Norte de la ciudad de Rosario.

Dentro del barrio hay lagunas de agua estancada, con gran contaminación. Las viviendas que las rodean son muy precarias y con acumulación de basura. Las calles son de tierra, con alumbrado público y zanjas en algunos tramos. Al igual que el Remanso Valerio, este asentamiento surge a mediados del siglo XX por el asentamiento de pescadores a orillas del río Paraná. La pesca y la venta de pescado sigue siendo predominante en El Mangrullo, por lo cual se encuentran muchos botes y puestos de venta a orillas del arroyo. Este sector presenta un alto grado de contaminación ambiental, sobre todo en las márgenes del Saladillo y a su vez denota gran carencia de servicios y de infraestructuras, así como deterioro de las existentes; con ello se evidencia la situación crítica en que se encuentran estos habitantes de la ribera sur de la ciudad de Rosario.

Para finalizar, al igual que los sectores anteriores, en las últimas décadas el sector sur del AMR ha sufrido diversos procesos de reestructuración territorial, debido a los cambios político-económicos tanto regionales como nacionales e internacionales. Este sector, a diferencia del norte y el centro, se caracteriza por una mayor fragmentación en el continuo urbano, con amplios espacios rurales entre sus núcleos poblacionales, siendo predominante el porcentaje de suelo rural sobre el urbanizado. En la franja costera de este sector existe una mayor heterogeneidad de usos del suelo⁷, ya que además de la gran extensión rural coexisten industrias, asentamientos irregulares, barrios cerrados, lotes individuales, centros recreativos y nichos paisajísticos de gran valor ambiental, entre otros. No obstante, este estudio se focaliza en la localidad de General Lagos, específicamente en la relación (o falta de ella) de

los asentamientos irregulares con sus vecinos lindantes: los barrios cerrados. En la mayoría de las localidades del frente ribereño, los asentamientos irregulares constituyen un tema de difícil solución; estos ocupan en particular las zonas costeras (como en los asentamientos ya mencionados), porque la mayoría de sus habitantes se dedica a la pesca. Gran parte de estos asentamientos se encuentra en situación de riesgo de inundación (situaciones de costa baja), como también en sitios de gran valor paisajístico natural. La localidad de General Lagos se ubica entre los distritos de Pueblo Esther y Arroyo Seco. En la franja comprendida entre la ruta y el río se destacan el predio del Cotolengo Don Orión, el Country Puerto Paraíso⁸ (el cual contiene una marina privada sobre el río), un *country* proyectado sobre una fracción menor de la exindustria papelera, el Club Guillermo Tell⁹, un *country* proyectado de 115 hectáreas sobre el predio de la Estancia La Mariposa y asentamientos irregulares localizados en la barranca (Figura 5).

Así, este asentamiento irregular queda segregado, al estar rodeado por el club privado y por los *countries* mencionados. Debido a esto, se profundizan las condiciones de exclusión y confrontación de sectores, pues, paradójicamente, cuanto más próximo se está físicamente, más distantes son los contactos sociales. La ciudad, entonces, deja de ser un espacio compartido para convertirse en un espacio de alienación, ruptura y negación implícita del otro.

Conclusión

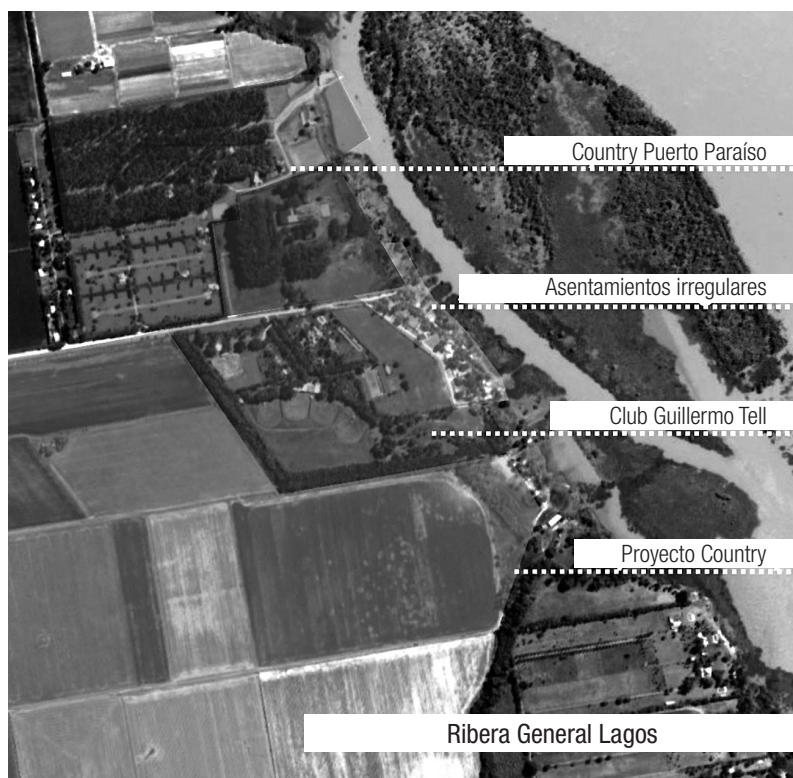
Dadas las situaciones particulares de cada sector, se profundizan las problemáticas al leer a la ribera

7 Muchas veces usos incompatibles entre sí, que generan problemáticas ambientales y sociales.

8 Desarrollado sobre el predio en el que funcionaba Papeles Royal S. A.

9 Club de tiro.

Figura 5.
Ribera General Lagos



Fuente: elaboración propia con base en imágenes de Google Earth

metropolitana en su conjunto, evidenciándose la carencia de una visión integral y articulada de políticas públicas que asuman la complejidad del territorio y que contemplen la multiplicidad de capas que lo componen. La ribera del AMR ha sufrido importantes procesos de transformación en las últimas décadas. A partir de estas diversas desestructuraciones y reestructuraciones se crean nuevos territorios, destruyendo o fragmentando aquellos antiguos o históricos. De este modo, el territorio resulta abierto y en permanente estado de cambio, es dinámico y complejo, en permanente dialéctica entre sus componentes naturales y humanos, entre sus componentes históricos y contemporáneos. En el ámbito político-institucional, el Gobierno local tiende a reforzar las consecuencias de la segregación practicando una

política de equipamiento en función de los intereses del sector dominante. Por lo tanto, los grupos locales privilegiados son favorecidos mientras quedan a cargo del Estado nacional las subvenciones necesarias para los grupos de menores recursos (Cáceres, 2002). En este caso se encuentra ante un territorio dividido y en conflicto: una localidad fortificada por fragmentos, comunidades valladas y espacios públicos privatizados sometidos a constante vigilancia.

En el mundo en vías de desarrollo en particular, la ciudad se está dividiendo en diferentes partes separadas, con la evidente formación de innumerables “micro Estados”. Barrios ricos dotados de todo tipo de servicios, tales como escuelas exclusivas, campos de golf y de tenis, y servicios privados de policía que patrullan el área de modo permanente, se entrelazan con asentamientos

ilegales (en los que puede disponerse de agua únicamente en el río contaminado), no existe alcantarillado, la electricidad es pirateada por unos pocos privilegiados, las calles se convierten en barrizales cuando llueve, y donde compartir casa es la norma. Cada fragmento parece vivir y funcionar de modo autónomo, aferrándose tenazmente a lo que ha sido capaz de conseguir en la lucha diaria por la supervivencia (Balbo, 1993, citado por Harvey, 2007, p. 5).

Frente a esta situación, resulta necesario generar una nueva mirada hacia los procesos que fueron construyéndolo y reconstruyéndolo en el tiempo y cuyos rastros continúan siendo agentes activos en la caracterización de las problemáticas. Estas indagaciones podrán arrojar luz sobre las potencialidades que se presentan actualmente en el área, por lo cual es preciso partir de una intervención pública basada en una concepción general integradora, que busque conectar lo informal con lo formal de la ciudad y que favorezca la convivencia diversa de todos los ciudadanos, promoviendo su integración y cooperación. Desde lo público hay que apuntar hacia una sociedad integrada y hacia una ciudad no partida. La cuestión es integrar, no transformando brutalmente y destruyendo lo que existe, sino entendiendo su lógica e incorporándole elementos que permitan una evolución (Jauregui, 2006). Como plantea Raquel Tardín (2007), resulta indispensable observar las relaciones espaciales, funcionales y sociales de la metrópoli de una manera más integral, abierta e innovadora, ya que esto dotaría de nuevas claves de lectura y comprensión de la dualidad formal-informal, mediante un fuerte compromiso social. Hace falta ver, quizás interpretar estos paisajes de otras maneras, con distintos modos de mirar, de actuar, de transformar, de mutar la realidad propia y la mirada sobre la del otro. Se requiere, entonces, implementar políticas públicas que permitan fracturar el círculo

vicioso de la pobreza en el cual muchos ciudadanos están inmersos. Al considerar que es la sociedad global la que condiciona los espacios en donde se desenvuelve esta población, es toda la sociedad la que debe recrear las acciones necesarias para revertir esta situación. Ignorar este problema solo puede llevar a construir una sociedad con mayor inequidad que la actual.

Bibliografía

Cáceres, S. (2002). *Vivienda pública y espacio socio-urbano: los conjuntos habitacionales en Rosario entre 1945 y 1991*. (Tesis de maestría inédita). Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina.

Cuenya, B. (2000). Globalización y políticas urbanas. Transformaciones de las políticas urbanas en la ciudad de Buenos Aires. *Sociológica*, 15 (42), 37-57.

Harvey, D. (2004). Mundos urbanos posibles. En A. M. Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 177-198). Barcelona: Ediciones UPC.

Harvey, D. (2007). *Derecho a la ciudad*. Recuperado de http://www.choike.org/documentos/dc_harvey.pdf

Herzer, H. (2005). *Situación del hábitat de los municipios del Área Metropolitana de Rosario en materia de suelo y vivienda*. Santiago de Chile: Cepal.

Jauregui, J. (2006, 19 de noviembre). En la Argentina todavía se puede resolver el tema de las villas: entrevista a Jorge Jauregui. *Clarín*. Recuperado de <http://www.clarin.com/suplementos/zona/2006/11/19/z-04015.htm>

Mongin, O. (2006). *La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.

Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.

Puey, N. (2008). *Geo Área Metropolitana Rosario: perspectivas del medio ambiente urbano*. Rosario: UNR Editora.

Sánchez Mazo, L. M. (2007). Fragmentación social y planeación territorial. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1 (11), 28-39.

Tardín, R. (2007) Los paisajes de la ciudad oculta. En J. Nogué (Ed.) *La construcción social del paisaje* (pp. 199-218). Madrid: Biblioteca Nueva.

Protected Areas in the City, Urban Wetlands of Bogotá*

Fecha de recepción: 5 de Octubre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de Febrero de 2013

Diana Marcela Sandoval Rincón

Master of Science, Environment and Sustainable Development

Teacher

Pontificia Universidad Javeriana

sandoval-d@javeriana.edu.co

Abstract This article analyses the environmental ideologies on how to manage protected areas, specifically what ideologies may be applied when protected areas are within a city. Analysing the conservationist and preservationist discourses and the different types of community participation will give a wide view on possibilities of management for protected areas. Its main interest is to understand which ideologies were applied for protected areas in Bogota according to the Spatial Development Plan, and how it affected environmental management strategies of wetlands in the city. The case study of Córdoba Wetland will be analysed according to its policies and participation opportunities in order to guarantee sustainability.

Key words conservationist, management, participation, preservationists, protected areas, wetlands.

Key words plus Wetlands, wetland conservation, aquatic biotic communities, protect areas, conservation of natural resources, Bogota (Colombia).

* This article is part of my MSc. Thesis in Environment and Sustainable Development. It is a reflexion article, on how depending on the Government ideologies Conservationist or Preservationist policies are taken regarding protected areas. It analyses the possibilities of community participation as a way to guarantee sustainability of environmental projects, specifically in Córdoba Wetland in Bogota-Colombia.

Áreas protegidas en la ciudad: los humedales urbanos de Bogotá

Resumen Este artículo analiza las ideologías ecológicas sobre cómo manejar áreas protegidas, específicamente las que se puedan aplicar a áreas protegidas dentro de ciudades. Analizar los discursos conservacionistas y proteccionistas y los diferentes tipos de participación ciudadana nos dará una mirada amplia sobre las posibilidades del manejo de áreas protegidas. El interés principal será entender qué ideologías se aplicaron a las áreas protegidas en Bogotá, según el Plan de Desarrollo, y cómo estas afectaron las estrategias del manejo ambiental de los humedales en la ciudad. El caso del humedal de Córdoba será analizado según sus políticas y oportunidades de participación con el fin de garantizar la sostenibilidad.

Palabras clave Conservacionismo, gerencia, participación, conservacionistas, áreas protegidas, humedales.

Palabras clave descriptor Humedales, conservación de humedales, Ecosistemas acuáticos, Áreas protegidas, conservación de los recursos naturales, Bogotá (Colombia).

Áreas protegidas na cidade, os humedales (zonas úmidas) urbanos de Bogota

Resumo Este artigo analisa as ideologias meio ambientais sobre como gerir as áreas protegidas, especificamente quais ideologias devem ser aplicadas quando estas se encontrar dentro de uma cidade. A análise dos discursos conservacionistas e preservacionistas e os diferentes tipos de participação comunitária darão uma ampla visão sobre as possibilidades de manejo das áreas protegidas. Seu interesse principal é compreender quais ideologias foram aplicadas nas áreas protegidas em Bogotá de acordo com o Plano de Ordenação Territorial, e como ele afetou as estratégias de manejo meio ambiental dos humedales da cidade. O caso do Humedal de Córdoba analisa-se de acordo com as políticas e oportunidades de participação para garantir a sustentabilidade.

Palavras chave Conservacionista, gerencia, participação, preservacionista, áreas protegidas, zonas úmidas.

Palavras chave descritor Wetlands, conservação de zonas húmidas, Ecosistemas Aquáticos, Áreas Protegidas, conservação dos recursos naturais, Bogotá (Colômbia).

In order to achieve environmental goals and preserve wetlands it is necessary to open space for the inclusion of local community in protected area management. The significant implication of this is that the responsibility for protecting and improving the environment relies not just with high-level decision makers but also with citizens at many other levels of society. This democratic approach can reach levels of cooperation and environmental performance beyond the reach of both the State and the community.

This article will present environmental ideologies and discourses, types of participation in management of protected areas, and the case study of Bogotá's wetlands, specifically Córdoba Wetland.

Environmental ideologies

Influenced by city perceptions and views is the complex relation between the city human habitat and the preservation of its natural environment. According to Viviescas (2003, p. 80), "it is clear that society cannot exist but only in a constructed environment, and the configuration of it necessarily involves the modification of the natural surrounding". Therefore it is necessary not to draw the responsibility of deterioration to the city as an abstract subject, but to examine the conditions in which settlements have been developed. Based on its assessment it is possible to propose rational alternatives of interpretation and intervention. The concept of sustainable development has been addressed for that purpose so that it is possible to keep growing under conditions that prevent the depletion of resources in order to maintain them for the

present and future generations. According to the Brundtland Report, the main operational objectives of sustainable development are to revive growth, change the quality of growth, satisfy essential needs, ensure a sustainable level of population, conserve and enhance the resource base, reorient technology, merge environment with economics, restructure international economic relations, and make development more participatory (World Commission on Environment and Development [WCED], 1987, p. 49). The Brundtland definition of sustainable development is: "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (WCED, 1987, p. 8). But relating this concept to the city could be more theoretical than practical; urban growth inevitably will change conditions in the environment². However the concept of sustainable development has managed to be introduced into planning regulations and practice-helping development to posit the long term planning goal of a social environmental system in balance. "It is a unifying concept enormously appealing to the imagination that brings together many different environmental concerns under one overarching value; it defines and articulates how society values the economy, the environment and equity" (Paehlke, 1994, p. 360). In balancing these three goals: economic growth, environmental protection and social justice, relies the success and conflict of sustainable development (Campbell, 1996, p. 298).

Idealistically it must be possible to reconcile all this views but in reality each of the discourses have a prevalent interest that neglect the other

² The Ecological Footprint is one way of measuring how our lifestyles impact not only on the environment, but also on other people. It calculates how much productive land, freshwater and sea is needed to feed us and provide all the energy, water and materials we use in our everyday lives. It also calculates the emissions generated from the oil, coal and gas we burn at ever-increasing rates, and it determines how much land is required to absorb our waste. In order to reduce the ecological footprint it is necessary to having a footprint of less than 1,8 global hectares per person (World Wildlife Fund, 2004).

two. Planners and governments should protect the natural environment from uncontrolled development, although the opposite is more likely to happen: the historic tendency of growth has been to promote development of cities at the cost of natural destruction. Even though conservationists, park planners and open space preservationist have come into the defence of nature, the question is how to reconcile the three main interests of development: to “grow” the economy, distribute this growth fairly and in the process do not degrade the ecosystem (Campbell, 1996, p. 304).

In the process of defining protection areas and geographical limits to growth in the city, economic, political and social pressures collide with environmental evaluations. It is usual that while defining territorial master plans public rights and necessities will take precedent over private rights, as a consequence land uses might change limiting developers from constructing on defined plots of land. Several property right interests will collide in limiting and consolidating protected areas in the city, therefore planners need better tools to understand their cities and regions not just as economic systems, or static inventories of natural resources, but also as environmental systems that are part of regional and global networks trading goods, information resources and pollution. It is crucial to translate concepts of the economic vocabulary of global cities with notions of biodiversity, landscape linkages, and carrying capacity. “In other words translation, like conflict negotiation exposes the promises and limitations of communication based conflict-resolution” (Campbell, 1996, p. 306).

How to balance this variety of perspectives and growth is the main objective of sustainable development. For “meeting the needs of the present without compromising the ability of future

generation to meet their own needs” preservation of ecosystems is vital for the survival of humanity. “Supporting life renewal processes means providing clean air and water, which requires stable and functioning natural ecological systems that are provided only by protected areas” (Luisigi, 1995, p. 20). Even so, cities keeps on growing, population on expanding, industries polluting and societies based on consumption so how is possible to preserve protected areas? Moreover when protected areas that were once in the rural area are becoming part of urban contexts? How should these areas be sustained? In any discussion of sustainability, it is important to clarify what is being sustained, for whose benefit and at whose cost, over what area and measured by what criteria.

Answering these questions is difficult, as it means assessing and trading off values and beliefs. Yet after exposing different views, it is clear that protected areas should be maintained, the problem is that no scientific method alone will ever be able to answer how we should manage resources of protected areas for sustainable development. The scientific view often fails to engage the complexity of social relationships with the environment, leading to extreme black and white solutions.

This raises some important questions. Whose knowledge counts in the management of protected areas? Whose priorities and preferences should count for sustainability of protected areas? Is it those of the scientist or those of people who participate in the making, reproduction of both nature’s diversity and their own culturally livelihood?

For understanding the different points of view regarding protected areas it will be presented their main discourses.

Discourses that support protected areas

Conservation Movement: Conservationist vs. Preservationist

According to IUCN, protected areas are: “An area of land and/or sea especially dedicated to the protection and maintenance of biological diversity, and of natural and associated cultural resources, and managed through legal or other effective means” (IUCN, 1994, p. 4). Although all protected areas meet the general purposes contained in this definition, in practice the precise purposes under which protected areas are managed differ.

In general and despite some exceptional examples, protected areas (National Natural Parks or Forests, Wetlands and the East Hills of Bogota) are fragments of territory that should be on their natural state, and according to their legal category do not admit inhabitants but only visitors. Contrary to what it is thought in environmental circles of Colombia, it is an urban vision, which inspires the natural parks and forest reserves to be places of scenic and natural beauty for the inhabitants of the city (Maldonado, 2005, p. 185).

Other lines of thought will address the idea of a rational use of resources and of a sustainable exploitation of them under the benefit of the majority. In other words the history of environmental thought and of protected areas is interwoven between the representation of nature as an *object* (that can be appropriated, transformed, deconstructed, interchanged by the market and managed) or nature as *subject*, with values and rights per se (Ost, 1996, in Maldonado, 2005, p. 185). But there is a third view that is nature as an ethical and political project for the relation of human

groups with it. Under this view the permanence of protected areas is of great relevance even if they are intervened or degraded (Diegues, 2001, in Maldonado, 2005, p. 185). It is also in this view that alternative discourses need to produce new strategies in order to be able to maintain protected areas.

While making reference to protected areas in urban contexts, new proposals arise for the urban inhabitants. The first one is addressed to the citizen's right of enjoyment and responsibility in protecting these spaces. A second proposal is to recover the political and legal role of protected areas in the light that not all territories are destined to urbanization. And third the aim of rescuing proposals for conservation and protection in the context of speculators and land dealers that often function in planning circles in the city (Diegues, 2001, in Maldonado 2005, p. 185).

Despite of rapid urban growth the creation of parks and reservoirs has constituted one of the main conservation strategies for nature in third world countries. Most of the Parks were created under Conservation Movement strategies. The Conservation Movement started in the United States in the 19th century and its main argument was divided into two main groups: Conservationists and Preservationists (Fox, 1981). Conservationists whose main figure was Gifford Pinchot, argued that the American endowment of natural resources was in danger of being squandered in a free for all, such that more rational scientific management coupled with government ownership was required to better put resources to efficient human use. There was no interest in wilderness preservation, environmental aesthetics, or pollution reduction and sought only to achieve maximum sustainable yield from renewable resources such as forests and watersheds (Dryzek, 1997, p. 76). The second group

were Preservationists, whose main figure John Muir, and advocate for the reverence of nature and wildlife, in the aesthetic and spiritual sense of appreciation (Fox, 1981). Preservationist argue that men should not have greater rights than nature, as in Deep Ecology discourses they support the idea that nature and its diversity have intrinsic value irrespective of human uses and interests (Dryzek, 1997, p. 184). On the other hand Conservationists focus in the rational use of resources and how nature can be transform into merchandise. Pinchot's interpretation is that it is necessary to allow the well-being of the majority of the population through exploitation and consumption of environmental resources securing the maximum amount of sustainable productivity (Diegues, 2001, in Maldonado, 2005, p. 189).

According to Dryzek (1997, p. 76) the conservation movement achieved ascendancy in Washington in the administration of President Theodore Roosevelt since Pinchot organized the US Forest Service.

Most national parks in the developing world have been created on the model pioneered at Yellowstone (Pimbert, 1995, p. 5). According to Diegues (2001, in Maldonado, 2005, p. 187), in 1993 close to 5% of the surface of the earth was legally protected through national, provincial, State, municipal and private areas of conservation in 130 countries. During 1960-1980 was created the major number of these areas (573 and 1.317 km² respectively), corresponding to the period where most of conservation areas were declared in Colombia. Meanwhile in the United States only 2% of the territory corresponds to natural parks, in Europe less than 7%, in the Third World more than 10% of their land area is set aside for conservation purposes, the

expansion of these areas is greater affecting the possibility for agriculture and affecting the sustainability of indigenous communities (and of protected areas) whose livelihoods depend on them (Maldonado, 2005, p. 187).

Although environmental regulations in Colombia are based on Conservationist ideas³ (Rodas, 1995, p. 109), the designation of some protected areas has been progressive and inclusive. Some mayor-protected areas in rural environments have been inclusive of indigenous and afro-Colombian communities, who according to Law 21 of 1991 (Ley 21 de 1991), and Law 70 of 1993 (Ley 70 de 1993) "own 46% and 62% (that is 25 and 28 million hectares) of protected forests". However since protected areas have different categories, not all protected lands in Colombia are managed under this approach. In Bogota, protected areas do not allow any inhabitant inside their legal limits. In reference to traditional Conservationists philosophy (from the Imperial Institute of Forestry at Oxford) "the public good is best served through the protection of forests and water resources, even if this meant the displacement of local communities" (McCracken, 1987, in Pimbert, 1995, p. 3).

Under traditional environmental discourses management of protection areas is not always inclusive of communities that live in them or in the buffer zone of these areas. Until quite recently, few plans for protected area management made any mention of the people living inside forests, wetlands and other biodiversity-rich areas earmarked for conservation. In South America, 86% of National Parks have people living in them and using the natural resources of the parks to some extent (Amend and Amend, 1992, in Pimbert, 1995, p. 3). Despite these remarkable

3 According to Rodas (1995, p. 109) Colombia was one of the first nations in Latin America to join the 1972 Stockholm guiding principles (with the Natural Resources and Environmental Protection Code), which are based in Pinchot's ideas of Conservationism.

exceptions (including the case of Colombian indigenous and afro-Colombian communities), the basic underlying attitude is isolationist, in which the design and management seeks to protect the park or reserve from surrounding society. Decisions on which land or water areas of the country should be incorporated in the national parks are made by the State, which also independently design and execute park management plans.

However some of the ideas behind protected area management are being changed. Internationally accepted criteria for defining protected areas (IUCN, 1994) recognize a wide range of categories that go from strictly protected nature reserves to manage resource-protected areas. The inclusion of a category in the list, which allows the sustainable use of resources in protected areas, is mainly important in this context. Under new principles it is implied that protected areas should be managed in ways that sustain both local livelihoods and the conservation of nature. Although in an urban context the conditions between protected areas and development might differ in socio-economic and environmental aspects, lessons from rural projects can be learned. In urban contexts livelihoods adjacent to protected areas do not depend on them, they are usually considered the source of pollution but if they are involved in management strategies some benefits in sustainability of the areas can be obtained. This is not to suggest that there is no place for controlled science, this will continue to have an important role to play, but it will no longer be seen as the only focus. This view contrasts with the traditional conservation thinking. It is important to incorporate the human dimension into protection area management, because citizens are the ones that will decide the scope of conservation. As it will be explained in the following sections, in the long term conservation measures that have not been accepted and defended by the majority of the people tend to fail.

Participation and community involvement in management of protected areas

Another perspective for the conservation of protected areas involves participation of community in strategies for management and sustainability. This reasoning represents an inclusive approach for conservation policy. According to McNeely protected areas will prosper only if the community, the private sector and the full range of government agencies support them.

This support is likely to happen when all parts of society are aware of the importance of protected areas to their own interests, when protected areas are well managed and contribute to the welfare of the nation in a cost effective way and when the people is aware of the contributions that protected areas make to their lives and society (1995, p. 9).

People usually are positive and active to support values they perceive valuable to them. In some cases these values may be easy to quantify like employment, natural resources or other tangible income but less easy to put in monetary terms like recreation and better quality of environment (Munro, 1995, p. 14).

But introducing community participation into protected area management is not easy as the power relations that rule society and determine environmental policies (Conservationist or Preservationists among other interests) will define the degree of involvement that can be given. Some constraints in including participation of protected area management are related to government procedures, and professional approaches to traditional management schemes. In some cases the term participation can be used just as a slogan by Agencies to “change their image” of excluding people from protected areas. It can be reduced just as another bureaucratic requirement or become

a tool for manipulation. “To understand the many dimensions of participation, one needs to enquire seriously into all its roots and ramifications, these going deep into the heart of human relationships and the socio-cultural realities conditioning them” (Rahnuma, 1992, p. 126).

Types of participation

According to Pimbert (1995, p. 29) conservation has been characterized by very different interpretations of participation. During the colonial period, management was characterized by coercion and control, with people seen as an impediment to conservation. Until 1970s, participation was increasingly seen as a “tool” to achieve the voluntary submission of people to protected area schemes. Participation was no more than a public relations exercise, in which local people were passive actors. During the 1980s, participation became increasingly defined as taking an interest in natural resource protection. Since the 1990s, participation is being seen by some as a means to involve people in protected area management. Still the term participation has generated conceptual misunderstandings that have been used to justify the extension of control of the State. In some cases is used to build local capacity and independence, or to justify external decisions and pass power and decision-making away from external agencies; it has been used for data collection and for interactive analysis, but more often, people are asked or dragged into participating in operations of no interest to them, in the very name of participation (Rahnuma, 1992, p. 116).

Some opponents to participation processes argue that empowering the community equals a loss of agency control, that the community lacks the ability to understand complex issues and that public participation is time consuming expecting to obtain instant results (Department of the

Environment and Heritage, Australian Government, 2002, p. 18). Then why is important to include participation in the management and sustainability of protection areas? It is necessary to include participation because central governments alone cannot carry the full responsibility for conserving nature; a range of different institutional arrangements and the inclusion of different stakeholders can contribute to conservation goals. In Third developing countries central governments do not have the funds or the people to manage, monitor and maintain protected areas.

Local communities have knowledge about the area that government officials could not have by visiting or planning from an office. A complex and diverse array of institutional arrangements is required to manage protected areas for meeting societies needs. This will include national, regional, local government agencies, universities, private landowners, NGO’s private cooperatives and local community (McNeely, 1995, p. 7). Popular and political support for a system of protected areas is strengthened when it generates a flow of public benefits to people. The more people benefit directly from protected areas the greater the incentive for them to protect the resource and the lower the cost for government for doing so. The benefit and cost of conserving protected areas must ultimately be positive for the local people if the area is to prosper in the long term, and this will require that the local people be appropriately involved in the planning and management of the protected areas so that they can share the benefits. How will this occur vary from place to place, strategies may differ from the rural to the urban context (McNeely, 1995, p. 5).

Depending on the category and characteristics of protection areas consultation projects should be carefully tailored to meet the needs of the program, stakeholders and the issues addressed. Public participation can be viewed as a continuous

extension from full government control to full community control (Table 1). The lowest level of participation is “compliance or passive participation” that essentially is the imposition of a decision on the community. People has no choices or involvement in the decision making process, the decisions have already been made and the community is made to comply. “Self-mobilization” is when community takes initiatives independent of external institutions to change systems. Most public participation programs rest somewhere between these two extremes (Department of the Environment and Heritage, Australian Government, 2002, p. 14).

There has been growing recognition that, without local involvement, there is little chance of protecting wildlife and protected areas. Moreover, the costs of park management are very high if local communities are not involved in caring

for the environment. Nonetheless, it is rare for professionals to give up control over key decisions on protected area management and sustainability. Participation is still seen as a means to achieve externally desirable goals. This means that even recognizing the need for peoples’ participation, many conservation professionals place clear limits on the form and degree of participation that they stand in protected area management. Unlike many other forms of natural resource management, it is argued that full participation of local communities in the design and management of protected areas is difficult for two reasons. First, because protected areas are externally managed protective regimes for example by the State alone or by the State in partnership with international NGOs with conservation expertise and financial resources. Second, because existing management criteria emphasize that national parks and other strictly protected areas

Table 1.
Typology of participation

Typology	Components of each type
1. Passive Participation	People participate by being told what is going to happen or has already happened. It is unilateral announcement by an administration or project management without any listening to people’s responses. The information being shared belongs only to external professionals.
2. Participation in Information Giving	People participate by answering questions posed by researchers and project managers using questionnaire surveys or similar approaches. People do not have the opportunity to influence proceedings, as the findings of the research or project design are neither shared nor checked for accuracy.
3. Participation by Consultation	People participate by being consulted, and external agents listen to views. These external agents define both problems and solutions, and may modify these in the light of people’s responses. Such a consultative process does not concede any share in decision-making and professionals are under no obligation to take on board people’s views.
4. Participation for Material Incentives	People participate by providing resources, for example labour, in return for food, cash or other material incentives. Much in-situ research and bio prospecting falls in this category, as rural people provide the land but are not involved in the experimentation or the process of learning. It is very common to see this called participation, yet people have no stake in prolonging activities when the incentives end.
5. Functional Participation	People participate by forming groups to meet predetermined objectives related to the project, which can involve the development or promotion of externally initiated social organization. Such involvement does not tend to be at early stages of project cycles or planning, but rather after major decisions have been made. These institutions tend to be dependent on external initiators and facilitators, but may become self-dependent.
6. Interactive Participation	People participate in joint analysis, which leads to action plans and the formation of new local groups or the strengthening of existing ones. It tends to involve interdisciplinary methodologies that seek multiple perspectives and make use of systematic and structured learning processes. These groups take control over local decisions, and so people have a stake in maintaining structures or practices.
7. Self-Mobilization	People participate by taking initiatives independent of external institutions to change systems. Such self-initiated mobilization and collective action may or may not challenge existing inequitable distributions of wealth and power.

Source: Pimbert (1992), modified from Pretty (1994)

should be maintained in a natural state. “Minor disturbances caused by visitors are tolerated but not the impacts caused by the livelihood activities of local communities living in and around protected areas” (Pimbert, 1995, p. 30).

Community involvement in conservation areas challenge the agencies of environmental protection-official, NGO, and informal to bridge the gaps in understanding, driving empowerment and hearing concerns of local communities. It is necessary to replace the top-down, rigid and short-term approach with local-level diversified, flexible, unregulated and long-term natural resource management practices (Pimbert, 1995, p. 34).

Partnerships for conservation

Alternatives for the management of protection areas are co-management partnerships. Co-management means the management of resources by the sharing of products, responsibilities, control and decision making between the local users and the government agencies. They are based on principles like the provision of benefits to local people, meet local needs, holistic plans, linkage of the system, define objectives for management, foster scientific research, form supporting networks and build public support (McNeely, 1995, pp. 6-7). Co-management recognizes the capacity of local resource users to be active partners (usually with government) in a power sharing arrangement. In this way, both the government’s policy objectives and local people use requirements have better chances of being met (Pye-Smith, Feyerabend & Sandbrook, 1994). Under this scheme several project have been developed on Africa most notably the Communal Area Management Program for Indigenous Resources (Campfire) in Zimbabwe and the Lupande Development Project in Zambia. These experiences have shown tangible results and build up on local people’s knowledge and skills. Regional Wildlife Management Training Institution now includes

community conservation and National Wildlife Authorities are making commitment to revenue sharing. At the same time the program has raised greater government awareness for environmental conservation (Snelson, 1995, p. 290). Although this is an example of rural protected areas management scheme, management strategies have similar conceptual characteristics from the ones required in urban protected areas.

As shown in the previous example governments have much to gain by decentralizing control and responsibility for protected area management. Such protection is likely to be more cost effective and sustainable when national regulatory frameworks are left flexible enough to accommodate local particularities. However, local control and secure access to protected area resources will not allow local communities to fully benefit from, and care for biodiversity rich sites. Governments will also need to pay attention to other requirements for effective and sustainable protected area management at the local level. But it is still a question how far governments can be encouraged to create this context for protected area management. This is clearly a problem where governance is not democratic and where reliance on strongly enforced conservation is the norm.

Summing up

The three discourses presented share a vision that conservation areas should be protected but each of them in a different way. For the conservationist these areas should be productive, for the preservationist these areas should be destined for natural processes and contemplation and for the co-management perspective, local community should be involved, empowered and benefit through the practice and conservation of protected areas. Although the last discourse is conquering protection areas programs, mayor constraints are faced because of government

strict regulation frameworks, officials and professionals traditional views of participation.

Although co-management schemes try to involve community in management, communities adjacent to protected areas (and especially in urban context) are not homogenous and require time to build up consensus among them. Communities have issues of importance and key actors with different agendas that will affect local participation in conservation. Agencies need to recognize that communities can be functionally defined in several ways, such as representative structure, common interest, and land use, those who pay the highest cost in terms of protected area existence or face the greatest threats. The process of building links with communities can take a long time but provide sensitive inputs (Snleson, 1995, pp. 287-288).

Processes of partnership creation and empowerment may be a way of ensuring that people are taken into account in the management of protection areas, but they may also have the effect of reinforcing existing relations of domination and control, of legitimating particular conservation paradigms. Generally political or economic interests drive decision-making processes. Yet co-management schemes present an interesting alternative that can influence government's perception towards protected area management while enhancing community inclusion. This have show to bring positive outcomes for communities and for the environment, the question is how much will the government include this schemes into environmental policies.

Wetlands of Bogota

According to their location wetlands can be categorised into different types. These considerations define urban wetlands as a separate domain from non-urban wetlands. Although urban wetlands

are protected areas and have the same physical conditions and benefits as non-urban wetlands, in the urban context they are exposed to a variety of harmful impacts, which deteriorate them and are making them disappear. Since wetlands are categorised according to their location, the structure and function of coastal marshes within port cities may be very different from those of wetlands located in interior land in intensively developed cities. In the case of Bogota wetlands are from high-Andean Mountain, and context where they are located in the city will determine their physical conditions because of the amount of impacts they receive.

Although the natural condition of wetlands is to sediment, this is an ecological process that takes thousands of years. The question is at what pace this phenomenon will happen (Rangel, 2003, p. 58). In the case of Bogota, in the year 1940 the area of wetlands was 50.000 hectares, but today only 773 hectares are left (Renjifo, 1992). This process of drying-out has been influenced by the expansion of the city, especially in the 1970s because of the migration phenomenon. In the case of Bogota, wetlands are part of the natural runoff water drainage of the city, this means that if they are filled up with solid waste or if they are occupied, some areas may suffer from flooding.

Institutional Framework

In the city of Bogota wetlands are managed by the Local Government by two main Agencies: District Environmental Department (before DAMA) which is the Local Environmental Authority in charge of regulations and compliance of environmental laws, and the Water and Sewerage Company (Acueducto de Bogotá) which is in charge of the implementation of water projects (conservation, distribution and recollection of water). At the national level the Ministry of Environment and Sustainable Development

formulate environmental laws and regulations for the country and the CAR is the Agency in charge of executing national environmental policies at the regional level. However Bogota follow regulations from the Local Environmental Authority. These agencies interact when the boundaries of wetlands are between Bogota and neighbour Municipalities. The Planning Department of Bogota established the guidelines for development of the city, including environmental subjects, however the concepts related to environmental issues are supported by the District Environmental Department. The Water and Sewerage Company follows regulations from the District Environmental Department since its function is the implementation of projects. In the process of Policy making at the local level, the District Environmental Department elaborates environmental regulations that are signed by the Mayor and approved by the City Council, which is the Supreme Authority of the city.

Natural Environment in the Urban Context

The Spatial Development Plan (POT) of Bogota, which establishes guidelines for the development of the city for the first decade of the XXI century, establishes that the 13 wetlands that remain in the city are part of the protected areas of the Capital District. Under the name of Principal Ecological Structure four components of environmental services are linked:

- › Protected areas of the Capital District (including the 13 wetlands).
- › Urban parks (metropolitan, urban and neighbourhood scale).
- › Ecological corridors.
- › Area of Special management of the Bogota River.

Urban protected areas are defined by the context where they are located and the social actions that have impact on them. Unlike in rural protected areas where inhabitants tend to support their livelihood in the urban context, it is usual that they are considered as dumps for solid waste, or industrial and wastewater discharge. Usually they are reduced because of the urban pressure for construction of informal settlements. According to Medellín:

[...] the pressure for the need of low income housing land is the main factor of reduction and contamination of the water system of Bogotá. Most of the settlements beside wetlands were constructed giving their back façade to these natural resources. This reaffirms a collective vision of being “nobody’s land” easy to encroach and pollute (2003, p. 189)⁴.

The main causes of deterioration of urban wetlands are:

- › Expansion of urban land for housing by dumping construction material over wetlands. This will affect the capacity of wetlands to diminish flooding, as well as fragment and reduce them.
- › Industrial, commercial and household pollution into waterways. This alters the water quality of wetlands, weakening and destroying ecological processes and biodiversity.
- › Encroachment of temporary settlements. Communities that live under illegal conditions lack of services and are exposed to fatal diseases.
- › Blockage with rubbish and sediments from hydraulic structures that constitute the drainage of the city. In the case of Bogota the Juan Amarillo river-wetland discharges to the Bogota River 123 tons of sewage waste per day. The Fucha River discharges 590 tons per day (POT, 2000).

4 Quotations originally in Spanish have been translated by the author.

- › Insertion of exotic plants that alter natural functions of trophic chains and may dry the ecosystem.

The process of recognizing the environmental benefits of wetlands and the importance of maintaining them as protected areas started with the Act No. 6 of 1990 (Acuerdo 6 de 1990) in which the City Council enacts the protection of natural and environmental elements of the water system. Under this agreement the physical limits of wetlands were established. However, this regulation did not do much in practical terms because wetlands kept on being invaded and polluted. Later with the Act 19 of 1994 (Acuerdo 19 de 1994), the District Council incorporates wetlands to the System of Protected Areas of the city. In 1997 the sustainable use of wetland is regulated in reference to the Ramsar Convention⁵. With the Decree 619 of 2000, (the Spatial Development Plan-POT), a master plan for the recovery and management of wetlands in Bogota was established⁶. In 2002 the Ministry of Environment and Territorial Development established the National Policy of conservation and sustainable use of wetlands, however in the year 2006 it was established the Municipal Wetland Policy; Decree 062 of 2006 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006). The Decree 062 set up the mechanisms and guidelines for the implementation of projects (Environmental Management Plans) in Bogota's wetlands.

POT (Spatial Development Plan)

The POT of Bogota established the guidelines for development of the city, and in relation to the wetlands reaffirms its physical limits and

their category as protected areas, although under different views from the ones adopted before in environmental regulations and agreements. The fact that the POT linked protected areas with urban parks, ecological corridors, and the buffer zone of the Bogota River, created controversy among environmental groups. They argued that protected areas should not be considered in the same category as urban parks. According to the POT the Principal Ecological Structure objective is:

- › To sustain and conduct essential ecological processes, guaranteeing ecological connectivity and availability of environmental services in the territory.
- › Elevate environmental quality and balance environmental services (offer) through the territory in correspondence with population and demand
- › And promote the sustainable appropriation and public enjoyment of the environmental offer among citizens⁷ (Alcaldía de Bogotá, 2004).

The policy regarding environment and natural resources is “To protect, preserve, restore and improve the landscape and recreational potential of ecological systems. Expanding the availability and coverage of public space in compliance with its social and ecological function in order to accomplish sustainable appropriation” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004)⁸.

This last article created disagreements around the concept of public space and the treatment that will be given to protected areas in comparison

5 The Convention on Wetlands, signed in Ramsar, Iran, in 1971, is an intergovernmental treaty, which provides the framework for national action and international cooperation for the conservation and wise use of wetlands and their resources. There are presently 152 Contracting Parties to the Convention, with 1611 wetland sites, totaling 145,2 million hectares, designated for inclusion in the Ramsar List of Wetlands of International Importance. The mission of Ramsar is “the conservation and wise use of all wetlands through local, regional and national actions and international cooperation, as a contribution towards achieving sustainable development throughout the world” (Ramsar, 2010, p. 2).

6 The revised version of the POT (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004), maintains wetlands as protected areas and identifies the wetlands among different types of ecological parks.

7 Article 104. Author's translation and emphasis.

8 Author's translation and emphasis.

to urban parks. According to Viviescas (2003, p. 81) environmental fragility is interpreted by the POT as temporal and spatial disarrangement between demands and functions of the city. This simplifies the environmental problematic of protected areas and tries to resolve it by integrating them into the Principal Ecological Structure because of the public space shortages in the city.

This was one of the main causes that made the process of wetland recovery implementation so difficult for the administration. The fact that the policy was not holistically analyzed and participative, and that it did not take into account perspectives and discourses presented in the previous section resulted in conflict between the State, the NGOs and the local community. By the year 2005, 11 Popular Acts⁹ (out of 13 wetlands) were filed against the administration (Water and Sewerage Company) arguing diverse and contradictory demands. In some cases the requirement was to refuse the implementation of a proposed project of wetland recovery¹⁰, and in some others the demand was asking for the prompt implementation of a project¹¹ (Acueducto de Bogotá, 2005, pp. 89-90). The diverse views and legal acts confirm the different and opposing positions among stakeholders regarding the management of protected areas. Secondly, the lack of spaces for local community to participate in the design, implementation and management of projects leave the enforcement of legal instruments against the State as the only option for making their voices heard.

According to Van Der Hammen:

Regarding the recovery of wetlands in the city, it is necessary to stop the tendency of making them public

parks, because the human presence, active recreation, bike paths, squares and lighting network will be harmful for the bird fauna. It is necessary to manage them as natural reservoirs with limited access and activities (2003, p. 47)¹².

On the other hand, the ones who advocate the POT support their position with the idea that conservation patterns for wetlands based on restricted access and lack of intervention (as it is usual in other protected areas), is not viable for Bogotá's wetlands for two reasons. The first one is that if planners do not allocate and give an urban function to these elements, informal processes will include them in their dynamics of urbanization. The second is the advanced state of ecological deterioration, which requires an intervention based on urban planning, design and management (DAMA & Camargo, 2003, p. 177). They also defend the idea of wetlands as natural elements that constitute public space; therefore they should be defended equipped and managed, as public domain and their access should be free for all citizens. Under this view participation is considered in terms of environmental education based on the acknowledgment, valuation, appropriation and defence of these ecosystems by local community (DAMA & Camargo, 2003, p. 178).

According to Andrade (2005, p. 156) the proposal prepared by the POT is based on the concept of landscape physical connectivity (also institutional and administrative). It creates a scenery where it is possible to integrate conceptually and functionally nature and culture of the city. In addition to this idea Brand (2006, p. 6) goes further in the explanation of urban and planning policies towards the environment arguing that under the logic of neo-liberal urbanization

9 Popular Acts are legal demands that protect the rights and collective interests of groups. They are related to heritage, and environment (among others), and regulate the actions that cause harm or damage collective rights and interest (Rodas, 1995, p. 91).

10 This consisted in the relocation of encroachments inside the wetland area, dredging of organic material, hydraulic restoration and construction of public space.

11 This was the case of Córdoba Wetland (Popular Act 0254-2000) that refuses the project implementation, and La Vaca Wetland (Popular Act 0014-2004) that ask for the implementation of the recovery project.

12 Quotations originally in Spanish have been translated by the author.

the establishment and management of protection and green areas in the city goes beyond ecological discourses. He discusses the importance of environmental preservation in terms of economic competitiveness and global responsibility; therefore it is necessary to promote a green urban image of the city to attract foreign investments and tourism.

Where national governments see in the environment some friction with economic development, cities gain a lucrative complement. But the environmental behaviour of a city depends in the disposition of citizens to share and participate in the administration's fixed goals, which common citizens do not necessarily share or care about. In this situation Environmental Agendas¹³ attain a social character.

Urban politics for sustainability requires the active cooperation of citizens in day-to-day life. This involves the citizens in the inclusion of participative programmes and participation in the construction of "a subjective policy" as he calls it, not under the base of traditional parties and political representation, but from the permanent compliance and obligations to maintain the quality of a legitimate citizen. Urban environmentalism constitutes a new form of governmentality or authoritarian regulation towards given objectives (Osborne & Rose, 1999, in Brand, 2006, p. 7). This governmentality is characterized by active participation of the citizens as political actors of networks and domains of urban life. In that sense the POT only establishes the guidelines and uses allowed in protected areas and the specific attention to community planning and participation is left for the Environmental District Authority

to be planned¹⁴. This is one of the deficiencies of the POT while implementing the concept of Principal Ecologic Structure, the fact that citizen's participation was included in the form of regulations to be followed, more than views to be included.

Yet the idea of linking different types of green open spaces (protected areas, parks, ecological corridors) although not fully understood in all layers of conservationists and community members in Bogota, has been proposed in cities like Curitiba, Chicago, Canberra and Vancouver¹⁵, having successful results. In Curitiba for example in 1966, the Master Plan's designation of "Environmental Protection Areas" created a framework for the creation of large parks along the main rivers as places for recreation, reserves for native vegetation, protection of water resources and watercourses, and flood control. When the population reached one million in the 1970s, causing serious damage to the environment and reducing urban green space to 1m²/person, it became a priority to increase green space provision. This was used as a planning tool to control Curitiba's fast expansion, encouraging population build-up along the main transportation axes (new road structure plan) thereby alleviating the pressure on the low-lying areas, which were prone to regular flooding. These areas were successfully reclaimed as green open space, which increased to 51,5m²/person (data does not include metropolitan area of Curitiba). Successful in "selling" their policies to the city's inhabitants, the administration is now looking to move from marketing to improving participation and is currently developing a methodology for a Community participatory framework, the Collaborative

13 Environmental agendas are part of the UN process in the goal of bringing together key social actors for joint cooperative efforts on vital issues of environment and development plans. The section III of the Rio Summit action plan-Local Agenda 21-is developed for strengthening the role of major groups in the achievement of sustainable development. Environmental Agendas are addressed for the participation and cooperation between people and local authorities and environmental policies at the national level. As the level of governance closest to the people, they play a vital role in educating, mobilizing and responding to the public to promote sustainable development (UN, 1993, in Lafferty, 1998, p. 2).

14 The DAMA and the Water and Sewerage Company are in charge of participation processes.

15 According to the V Congress of Protected National Parks (2003) in Durban South Africa, Chicago, Canberra and Vancouver implemented a similar concept to the Principal Ecologic Structure (Andrade, 2005, p. 153).

Model, based on the concept of a partnership between government, private enterprise and civic society (Commission for Architecture and the Built Environment [CABE], 2003, p. 40).

The question is why in the case of Bogota has the implementation of a similar strategy been so conflictive among different stakeholders? Landscape Architects like Diana Wiesner argue that the establishment of the “Principal Ecologic Structure is consolidated in Bogota; protection areas are recognized and valued” (2004); however for citizens it is easier to identify a forest or a park, while wetlands keep their image as dumps, land to dry and construct. The management of urban wetlands is complex because of degradation, pollution, encroachment, flooding, lawsuits, and a collision of different stakeholders and interests. All of these situations show there is a complex terrain between urban pressure, the value of land and the environment. These multidisciplinary disagreements, the lack of compliance by polluting industries, and local community that in some cases see wetlands as dumps have meant that the programme for recovery faces problems in managing the 13 wetlands of the city.

Córdoba Wetland case study

Córdoba Wetland is one of the 13th wetlands of Bogota, its area is 40 hectares and it is located between Boyacá Avenue and calle 127 and Córdoba Avenue, calle 116 and calle 118. In the year 2001 the community lodged a Popular Action in which they argued that the recovery project proposed by the Water and Sewage Company violated the collective rights of enjoyment of a healthy environment and didn't guaranty the preservation of wild life, vegetation and public heritage. Specifically the community argued that the landscape designs, pedestrian paths, cycle paths, and areas of recreation would be of great impact for the wetland. They also argued

the 560.000 cubic meters of dredging that Water and Sewage Company needed to do were going to cause terrible damage to the environment. The popular action was sentenced on favour of the community and that project of Wetland recovery was abandoned.

During the past 12 years some recovery projects have been done in the wetland. Among them there is the geomorphological adequacy of Sector 3 (Niza Neighbourhood), the connection to an ecological flow of a stream in Sector 2 and 3 (Lagos de Córdoba and Niza Neighbourhood), the administration of the wetland which is made in association with the Community Action Board of Niza Sur Neighbourhood, and Adessa NGO and the mesh closure of some areas of the wetland.

All this projects have been done with previous approval of the community. Associating Table 1, it can be said that the Popular Action created a Functional form of participation where people:

[...] participate by forming groups to meet predetermined objectives related to the project. Such involvement does not tend to be at early stages of project cycles or planning, but rather after major decisions have been made. These institutions tend to be dependent on external initiators and facilitators, but may become self-dependent (Pimbert, 1995, p. 34).

This means that local groups may be organized, and although they might be called for meetings with the District Entities in charge of the wetland, their position is still one of approving or not the projects, more than being involved in the management of the wetland.

Regarding the mesh closure of the wetland, it indicates a Conservationist ideological position, therefore reaffirming that these ecological elements should be protected from society, and people may only have a controlled and reduced

entrance to them. According to the Wetland District Policy:

The Water and Sewage Company under the DAMA's guidance and regulation, will construct the enclosure and control the stressful agents of the Capital District Wetlands according to the specific management in order to guarantee the operation of the ecosystem and its ecological potential (Alcaldía de Bogotá, 2006, p. 64).

In the case of Córdoba Wetland, the neighbour community of Lagos de Córdoba did not agree with the whole closure of the wetland and therefore only allow closing some areas, leaving the green buffer zone open to the public.

The decision of closing the wetlands is argued under the idea that society will damage the ecosystems, but this decision should be studied for each case, understanding the context and the community that surrounds them. There are some cases when the mesh is a necessity and some others where it is possible to involve the community in the protection of the wetland as in the Córdoba Wetland. The Constitution of Colombia (Article 63¹⁶ and 79¹⁷) advocate for community participation in public processes, at the same time the POT (Article 7) informs:

Pre-eminence of the Public and Collective: Environmental Management of Bogotá, gives importance to the elements, alternatives that allow to create, live and appropriate of the physical, social, and economic city as a collective act, procuring the satisfaction of collective needs, promoting the encounter, constructive interchange and extending to all of them the inclusion of decisions, responsibilities and benefits of development (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004).

Although public participation is part of the Government's agenda, and the Community Action

Board has been included in the past administration contracts of the wetland, it is clear that the Popular Action lodged in 2001, and declared in favour of the community has allowed them to be more active and taken into account in the decision processes. However there is still a long way in order to integrate co-management strategies in the sustainability of projects related to wetlands in the city. Regarding the administration contract of Córdoba Wetland (in which the Community Action Board was involved), it ended in November 2011 and it hasn't been renewed for nine months leaving the wetland with some guards, a mesh but no administration or possibility of public access.

Conclusion

Given the fact that environmental regulations and professional (environmental and ecology) practices are based on conservation and preservation paradigms, it is understandable that the Principal Ecology Structure proposed in the Bogotá's Development Plan (POT), created divergences of opinion. However in order to overcome these conflicts it is necessary to analyze the situation in a holistic view, involving different stakeholders and examining each project under their specific conditions and values. This should take into account that urban wetlands are different from coastal or rural wetlands and are exposed to series of devastating impacts from pollution; wastewater and solid waste discharge that can make them disappear if measures are not taken. Thus it is necessary to evaluate the context of each wetland taking into account the social and environmental conditions that surround it, the main impacts it receives and the ecological potentials that it has in order to be recovered.

16 "Article 63. Public goods, parks, ethnic goods communal lands, shelter lands, archaeological heritage and other goods that the law determines, cannot alienate, have a private owner, or confiscate".

17 "Article 79. All people have the right to enjoy a healthy environment. The law guarantees the participation of the community in the decisions that could affect it. It is duty of the State to protect the diversity and integrity of the environment, and preserve the areas of ecological importance and foster education for the achievement of this purpose".

Specific studies of the potentials and constraints of recovering each wetland make it possible to determine which measures should be taken. The inclusion of different views (environmental, social and economic) is necessary to construct a coordinated strategy. However in multi-stakeholders processes it should be noted that even following an agreed public participation procedure it is unlikely that all participants will be fully satisfied with all decisions taken.

There are several stakeholders and groups of interest involved in wetland recovery and management in Bogotá and it is important to differentiate them and their interests. Although the Government is legally responsible for the protection of these lands, several economic groups and property speculators are also interested in using them as land to build on. On the other side Conservationist, Preservationist, and more inclusive NGO's, local community and individuals advocate for wetland preservation under different parameters but all of them agree on the need to preserve them. All of these stakeholders play an important role in defining a collective vision of the natural surroundings given the fact that they are the ones that will support the sustainability of these ecosystems. When governments are weak, or do not have the capacity, the budget, or the interest in allocating funds for the preservation, control, vigilance and monitoring of environmental sites in the urban context these groups are a key element in order to guarantee sustainability and protection.

Political interests and power relations can be driven out from the different stakeholders views. According to which of the conservation paradigms is in power, regulations and management will be oriented. This situation gives inconsistency to processes and long-term views, which consequently produces the construction of fragmented urban spaces (like in the case of Juan

Amarillo wetland). Although the experience shows that political power has the lead in decision-making, inclusion of different stakeholders should be given from the first stages of the planning process. From the experience of Córdoba Wetland, organized communities supported by legal instruments and a coordinated plan can accomplish important objectives in the process of recovering wetlands.

Management of natural public space in the city has met with socio-environmental conflicts due to the imposition of planning decisions that not necessarily fit the collective interest but the interest of few power groups. The difficulties while having contradictory interests that are focused on the traditional environmental discourses is that they tend to forget the communities that live beside the wetlands. Wetlands are looked like independent elements of the urban configuration of space, and people are seen as outsiders who should be "educated". Urban wetlands in developing countries have the potential to link environmental agendas, improving sanitation and health conditions of surrounding communities and also offering environmental benefits. However the extremism of discourses does not allow facilitating this link. The city will continue growing and wetlands will receive urban impacts, so strategies should address this environmental condition in the urban context.

The concept of Principal Ecological Structure in the POT has the potential to positively contribute to the improvement of the city's environment. The fact that this concept joins a variety of types of natural spaces gives an opportunity for diversity of green spaces, including protected areas. The harmonic consolidation of a public space system that integrates the natural and the build up space represents an opportunity and a potential for joining the social and environmental dimension in the city (Andrade, 2005,

p. 179). This will give the citizens the benefits of experiencing different types of open areas with different characteristics such as urban parks, protected areas, or natural reservoirs, all of them interconnected but regulated by specific attributes in their uses.

Although participatory processes are part of the laws of the Nation and of the District, this participation in the case study of Córdoba Wetland is more a socialization of decision taken by the administration. Therefore the community has to act by legal actions like the Popular Action in 2001. This legal action has given the community the possibility of being involved in the decisions taken regarding the wetland.

It is important to recognize the benefit of social investigation as a tool to include local community in the protection of wetlands. Environmental educational workshops limit the participation of a few local communities and restrict the participation of community members in investigation, rehabilitation and management processes. The involvement of local communities with different NGO's that manage these ecosystems can become scenarios of constructive discussion. This link can be crucial in the appropriation and valuation of wetlands not only by local communities but also by all citizens.

Although experiences in co-management of protected areas in an urban context are few and tend to relate to parks and public spaces. Taking advantage of social organizations and bringing them into management strategies coordinated by NGO's and monitored by the Government can be an alternative for creating sustainability of wetlands. Since political power tends to fluctuate, community based organizations can guarantee continuous appropriation of environmental resources. This alternative could offer economic benefits for communities' livelihoods and a better

quality of the environment. According to CABE (2003, p. 47) involving the community sector in urban green space management can tap an under-utilized resource.

Bibliography

Acueducto de Bogotá. (2005). *Informe del estado de los humedales del Distrito Capital*. Bogotá: Acueducto de Bogotá, Gerencia Ambiental.

Acueducto de Bogotá. (2006). *Ventana ambiental*. Retrieved from <http://www.acueducto.com.co/wpsv5/wps/html/html/ambiental/humedales/pop.htm>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000). *Decreto 619 de 2000*, "Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital". Bogotá: Registro Distrital 2197 del 28 de julio de 2000.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2003). *Decreto 469 de 2003*, "Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C.". Bogotá: Registro Distrital 3013 del 23 de diciembre de 2003.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). *Decreto 190 de 2004*, "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003". Bogotá: Registro Distrital 3122 de junio 22 de 2004.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). *Decreto 062 de 2006*, "Por el cual se adopta la visión, objetivos y principios de la Política de Humedales del Distrito Capital". Bogotá: Registro Distrital 3504 de marzo 14 de 2006.

Andrade, G. (2005). La continuidad de los parques en Bogotá y su entorno. Hacia un sistema regional y distrital de áreas protegidas. In F. Cárdenas,

- D. Correa, C. Mesa, *Región, ciudad y áreas protegidas* (pp. 149-180). Bogotá: Gente Nueva.
- Brand, P. (2006). *Urbanización y politización del medio ambiente*. Retrieved from http://www.manizales.unal.edu.co/modules/unrev_ideasAmb/documentos/IAedicion2Art02.pdf
- Brandon, K., & Wells, M. (1992). Planning for people and parks: design dilemmas. *World Development*, 20 (4), 557-570.
- Commission for Architecture and the Built Environment [CABE]. (2003). *Is the Grass Greener...? Learning from International Innovations in Urban Green Space Management*. London: Author.
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. *APA Journal*, 62 (3), 96-312.
- Castaño-Urbe, C. (2003). Conclusiones Foro Internacional de Humedales. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 2, pp. 239-271). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.
- Concejo de Bogotá. (2004). *Acuerdo 119 de junio 3 de 2004*, "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D. C. 2004-2008 Bogotá sin indiferencia un compromiso social contra la pobreza y la exclusión". Bogotá: Registro Distrital 3111 de junio 3 de 2004.
- Congreso de la República de Colombia. (1991). *Ley 21 de 1991*, "Por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la 76a. reunión de la Conferencia General de la O.I.T., Ginebra 1989". Bogotá: *Diario Oficial* No. 39.720, marzo 6 de 1991.
- Congreso de la República de Colombia. (1993). *Ley 70 de 1993*, "Por medio de la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política". Bogotá: *Diario Oficial* No. 41.013 del 31 de agosto de 1993.
- Conservación Internacional. (2006). *Resumen ejecutivo Convenio de investigación aplicada en el humedal Juan Amarillo suscrito entre la Empresa de Acueducto y Conservación Internacional*. Bogotá: Conservación Internacional.
- Cowardin, L. (1979). *Classification of Wetlands and Deepwater Habitats of the United States*. Washington D. C.: Fish and Wildlife Service, U.S. Dept. of the Interior.
- DAMA & Camargo, G. (2003). *Enfoque ecosistémico en el manejo de los humedales bogotanos*. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 2, pp. 167-185). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.
- Davis, G. (2005). *Biodiversity Conservation as a Social Bridge in the Urban Context: Cape Town's Sense of "The Urban Imperative" to Protect its Biodiversity and Empower its People*. Retrieved from <http://www.interenvironment.org/pa/davis.htm>
- Department of the Environment and Heritage, Australian Government. (2002). *Public Participation in Protected Area Management Best Practice Project*. Retrieved from <http://www.deh.gov.au/parks/best-practice/reports/index.html>
- Dryzek, J. S. (1997). *The Politics of the Earth: Environmental Discourses*. Oxford: Oxford University Press.
- Estevez, T. (2003). Construyendo nuevas miradas del mundo desde los humedales. In Á.

- Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 1, pp. 171-182). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.
- Fox, S. (1981). *John Muir and his Legacy: The American Conservation Movement*. Boston: Little Brown.
- Galindo, G. (2003). Experiencia colectiva en la recuperación del humedal La Conejera. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 1, pp. 217-226). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.
- Haque, S. M. (2000). Environmental discourse and sustainable development: Linkages and limitations. *Ethics and the Environment*, 5 (1), 3-21.
- International Union Conservation of Nature [IUCN]. (1994). *Guidelines for Protected Area Management Categories*. Retrieved from http://www.unep-wcmc.org/protected_areas/categories/index.html
- Jones, E. (1992). *Metropolis*. Oxford: Oxford University Press.
- Lafferty, W., & Eckerberg, K. (1998). *From the Earth Summit to Local Agenda 21, Working Towards Sustainable Development*. London: Earthscan.
- World Wildlife Fund. (2004). *Living Planet Report*. Gland: Author.
- Luisigi, W. J. (1995). How to build local support for protected areas. In J. Mc Neely, *Expanding Partnerships in Conservation* (pp. 19-45). Washington D. C.: Island Press.
- Maldonado, M. M. (2005). ¿Son posibles las áreas protegidas alrededor de las grandes ciudades? A propósito de los Cerros Orientales. In F. Cárdenas, *Región, ciudad y áreas protegidas* (pp. 181-223). Bogotá: Gente Nueva.
- Márquez, G. (2005). Ecosistemas estratégicos para la sociedad, bases conceptuales y metodológicas. In F. Cárdenas, *Región, ciudad y áreas protegidas* (pp. 31-51). Bogotá: Gente Nueva.
- McNeely, J. A. (ed.) (1995). *Expanding Partnerships in Conservation*. Washington D. C.: ICUN-The World Conservation Union, Island Press.
- Medellín, H., & Gutiérrez, M. A. (2003). El sistema hídrico dentro de la estructura urbana de Bogotá D. C. y la estrategia de conservación y manejo. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 2, pp. 185-204). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.
- Munro, D. (1995). New partnerships in conservation: how to expand public support for protected areas. In J. Mc Neely, *Expanding Partnerships in Conservation* (pp. 1-20). Washington D. C.: ICUN-the World Conservation Union, Island Press.
- Paehlke, R. (1994). Environmental values and public policy. In N. J. Vig & M. E. Kraft (eds.) *Environmental Policy in the 1990*. Washington D. C.: Congressional Quarterly Press.
- Palacio, D. (2003). La gestión ambiental en las Chucuas de Bogotá; una red socio-ambiental en tensión. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 1, pp. 201-216). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.

Pargal, S., & Mani, M. (2000). Citizen activism, environmental regulation and the location of industrial plants: evidence from India. *Journal of Political Economy*, 48 (4), 829-846.

Pimbert, M., & Pretty, J. N. (1995). *Parks, People and Professionals: Putting "Participation" Into Protected Area Management*. Retrieved from <http://www.iied.org/pubs/pdf/full/X181IIED.pdf>

Pye-Smith, C., Feyerabend, B., & Sandbrook, R. (1994). *The wealth of communities: Stories of Success in Local Environmental Management*. London: Earthscan.

Ramsar Convention Secretariat. (2010). *International cooperation: Guidelines and Other Support for International Cooperation Under the Ramsar Convention on Wetlands*. Gland: Author.

Rahnuma, M. (1992). Participation. In W. Sachs (ed.) *The Development Dictionary*. London: Zed Books Ltd.

Rangel, O. (2003). El antiguo lago de la sabana de Bogotá, su vegetación y su flora en el tiempo. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 1, pp. 53-70). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.

Reed, D. (1996). *Structural adjustment, the environment, and sustainable development*. London: Earthscan.

Renjifo, L. M. (1992). Los humedales de la sabana de Bogotá. *Ambiente Capital*, 1 (1), 3-8.

Rodas, J. C. (1995). *Fundamentos constitucionales del Derecho Ambiental colombiano*. Bogotá: TM Editores.

Snelson, D. (1995). Neighbours as partners of protected areas. . In J. Mc Neely, *Expanding Partnerships in Conservation* (pp. 280-290). Washington D. C.: IUCN-The World Conservation Union, Island Press.

Satterthwaite, D. (2006). Lecture on Mumbai Slum Dwellers, Development Planning Unit, March 3, 2006, London.

Stiefel, M., & Wolfe, M. (1994). *A Voice for the Excluded - Popular Participation in Development: Utopia or necessity*. London: Zed books.

United Nations Development Programme. (2002). *Bogotá: una experiencia de gobernabilidad local*. Retrieved from <http://logosundp.org/search?q=Bogotá+una+Experiencia+de+Gobernabilidad+Local&opt=Assets&n=>

Van der Hammen, T. (2003). Los humedales de la sabana, origen, evolución, degradación y restauración. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 1, pp. 19-52). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.

Veeduría Distrital. (2005). Cartillas del Espacio Público No. 1, Departamento Administrativo Defensoría del Espacio Público, *Acuerdos para la sostenibilidad y la gestión concertada del espacio público*, 75-88, Bogotá.

Viviescas, F. (2003). La ciudad del futuro con los humedales. Una aproximación a la sostenibilidad desde el urbanismo. In Á. Guarnizo, B. Calvachi, & Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, *Los humedales de Bogotá y la sabana* (vol. 2, pp. 75-88). Bogotá: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Conservación Internacional de Colombia.

Wiesner, D. (2004). *Consolidación de la estructura ecológica de Bogotá. Estrategias, métodos y resultados*. Retrieved from http://www.todoarquitectura.com/v2/noticias/one_news.asp?ID-News=2015

World Commission on Environment and Development [WCED]. (1987). *Our Common Future, World Commission on Environment and Development*. Oxford: Oxford University Press.

Significado de la fase inicial de la gerencia de proyectos para el promotor de viviendas en Venezuela*

Fecha de recepción: 25 de septiembre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de febrero de 2013

Eugenia Margarita Villalobos González

Especialista en Gerencia de Proyectos de Ingeniería | Docente agregada Dedicación Exclusiva, Sector Tecnología,

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela | eugivillalobos@yahoo.com

Resumen Se presenta un reporte de investigación de un estudio exploratorio sobre la forma en que los promotores privados de vivienda en Venezuela abordan la fase inicial de la gerencia de proyectos, cotejando su visión pragmática con la perspectiva teórico-práctica del Project Management Institute (PMI)¹. Se utiliza como método de investigación el enfoque cualitativo con el cual, durante el proceso de análisis de la información suministrada durante las entrevistas, emergen elementos con significado que permiten conocer la visión de los promotores desde sus propias vivencias. A partir del análisis de la información suministrada por los promotores entrevistados se establece que existe un reconocimiento por parte de estos actores en cuanto a la importancia que puede tener esta fase y se detectaron fortalezas y debilidades en su manejo. En ese sentido, los esfuerzos futuros deberán centrarse en potenciar los aspectos positivos y minimizar los negativos, reconociendo el ambiente de incertidumbre natural del proyecto.

Palabras clave Alcance del proyecto, enfoque cualitativo, estudio de factibilidad, fase inicial, gerencia de proyectos, promotor de viviendas.

Palabras clave descriptor Promotores, Participación social, Desarrollo de la comunidad, Programas de vivienda, Venezuela.

* Este artículo sintetiza algunos aspectos del trabajo de ascenso a la categoría de agregado, titulado Significado de la fase conceptual de la gerencia de proyectos: visión del promotor de viviendas en Venezuela, presentado en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela en octubre de 2008. Para este artículo se actualizaron algunas referencias bibliográficas.

1 Project Management Institute (PMI): fundado en 1969, bajo la premisa de que existían muchas prácticas gerenciales comunes a proyectos en diversas áreas de aplicación. Sus objetivos primordiales se enfocan en la formulación de estándares profesionales, generación de conocimientos mediante la investigación y promoción de la gerencia de proyectos como profesión por medio de sus programas de certificación. El PMI es considerado la asociación profesional sin fines de lucro más grande del mundo para la gerencia de proyectos, con más de 260.000 miembros en 171 países agrupados en capítulos.

El capítulo Venezuela, primero de América del Sur y fundado en 1994, tiene como misión desarrollar, establecer, mantener y difundir en el país el estado del arte en la práctica de la gerencia de proyectos, sirviendo como foro nacional y latinoamericano para el intercambio libre de ideas, estimulando el profesionalismo para lograr la aceptación y reconocimiento como profesión o disciplina.

Otros capítulos iberoamericanos son Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, España, México, Panamá y Portugal.

Importance of the Initial Stage in Project Management for Housing Promoters in Venezuela

Abstract The present paper presents an exploratory research report on the way in which private housing promoters in Venezuela approach the initial stage of project management, comparing their pragmatic perspective to the practical theoretical one of the Project Management Institute (PMI). The method of the research will be a qualitative approach, which, as the information gathered through interviews is analysed, will yield meaningful elements that will allow us to know the promoters' perspective based on their own experiences. Based on the analysis of the information provided by the interviewed promoters it will be shown that these actors acknowledge the importance of this stage, and strengths and weaknesses in its management will be commented on. Future efforts should therefore be focused on increasing positive aspects and minimising negative ones, acknowledging the natural degree of uncertainty of the project.

Key words Project Scope, Qualitative Approach, Feasibility Study, Initial Stage, Project Management, Housing Promoters.

Key words plus Promoters, social participation, community development, Housing programmes, Venezuela.

Significado da fase inicial do gerenciamento de projetos para o promotor de habitação na Venezuela

Resumo Apresenta-se um relatório de pesquisa de um estudo exploratório sobre a forma em que promotores privados de habitação na Venezuela abordam a fase inicial do gerenciamento de projetos, coferindo a sua visão pragmática com a perspectiva teórico-prática do Project Management Institute (PMI). Utiliza-se como método de pesquisa uma abordagem qualitativa com o qual, durante o processo de análise da informação ministrada durante as entrevistas, emergem elementos com significado que permitem conhecer a visão dos promotores desde suas próprias vivências. A partir da análise da informação ministrada pelos promotores entrevistados estabelece-se que existe um reconhecimento por parte destes atores no que diz respeito à importância que pode ter esta fase e detectaram-se fortalezas e fraquezas no seu gerenciamento. Nesse sentido, os esforços futuros deverão se centrar em potencializar os aspectos positivos e minimizar os negativos, reconhecendo o ambiente de incerteza natural do projeto.

Palavras chave Alcance do projeto, abordagem qualitativa, estudo de factibilidade, fase inicial, gerenciamento de projetos, promotor de habitação.

Palavras chave descritor Promotores, participação social, desenvolvimento comunitário, Programas habitacionais, Venezuela.

En las posibles soluciones a este importante déficit se ven implicados el Estado, como generador de políticas que incentiven la construcción y adquisición de viviendas; los usuarios, en su búsqueda constante de una mejor calidad de vida y los promotores inmobiliarios con la producción de unidades habitacionales donde pueda existir un mayor equilibrio entre la rentabilidad obtenida y la calidad de las viviendas. Dada la contribución de este sector productivo, se seleccionan como actores participantes en este estudio.

En virtud de la importancia que tiene el reconocimiento de diversos puntos de vista sobre una misma situación, con este estudio se visualiza la fase inicial de la gerencia de proyectos de vivienda desde la perspectiva teórico-práctica planteada por el Project Management Institute (PMI) como buenas prácticas y la visión pragmática de los promotores de desarrollos habitacionales en Venezuela. Desde estas dos perspectivas se pretende comprender el significado que tiene la fase inicial de la gerencia de proyectos para los promotores privados de la construcción de viviendas en Venezuela. Esto implica conocer cómo es el proceso de toma de decisiones invertir-no invertir mediante la realización de los estudios de factibilidad (mercado, técnico y económico) y la forma en que esos estudios se traducen en la definición del alcance del proyecto.

Algunos conceptos en torno al proyecto desde la perspectiva del PMI

Un proyecto es un esfuerzo temporal realizado para generar algún cambio que responde a una necesidad específica. Inicia en el momento en el

cual se detecta el requerimiento y se emprende la búsqueda de su solución y culmina cuando la necesidad es satisfecha o por algún motivo se decide no proseguir con él. Se considera que el proyecto es exitoso si se logra la satisfacción de todos los involucrados en el mismo (*stakeholders*)³, lo que implica el cumplimiento de los estándares de calidad establecidos, los tiempos previstos y los costos estimados.

Sin embargo, en desarrollos habitacionales se ve con frecuencia que surgen variaciones en las especificaciones (calidad), los cronogramas (tiempo) y los presupuestos (costos) previstos. Las razones primordiales para que estas situaciones ocurran son la propia naturaleza del proyecto (temporalidad, producto, servicio o resultado único y elaboración progresiva) que determina el ambiente de incertidumbre que lo envuelve. Por ello, el conocimiento profundo del producto y de las variables que puedan incidir en el éxito del proyecto, desde el inicio de su ciclo de vida, es de vital importancia para prever los posibles escenarios que puedan presentarse durante su desarrollo y ofrecer respuestas oportunas ante los posibles eventos negativos.

La disciplina de la gerencia de proyectos posee fundamentos o buenas prácticas aplicables a todo tipo de propuestas y en todos los escenarios posibles. “Buenas prácticas no significa que los conocimientos descritos deban ser aplicados de la misma manera a todos los proyectos; la organización y/o el equipo son los responsables de establecer lo que es apropiado para un determinado proyecto”⁴ (Project Management Institute, 2008, p. 4), entonces, el propio equipo, situado

3 *Stakeholders*: término utilizado en la gerencia de proyectos para referirse a todos aquellos que de una forma u otra son afectados por el proyecto. Los *stakeholders* no necesariamente están involucrados de forma directa en el proyecto o en su producto. Por ejemplo, el vecino de una edificación que está en proceso es un *stakeholder*, que, si bien no tiene que ver con esa edificación, verá afectada su calidad de vida de forma positiva o negativa.

4 Original en inglés: “Good practices do not mean the knowledge described should always be applied uniformly to all projects; the organization and/or project management team is responsible for determining what is appropriate for any given project” (traducción propia).

dentro de su contexto (entorno social, cultural, político, económico, legal y climático vistos del modo más amplio posible) y con los recursos disponibles (humanos, materiales, tecnológicos y monetarios) debe definir la forma de llevar a cabo el proyecto.

En ese sentido, con el fin de controlar la incertidumbre, en la medida de lo posible, las buenas prácticas de la gerencia de proyectos, general y universalmente aceptadas, deben adaptarse a la realidad venezolana, la cual posee ciertas características culturales, referidas por Luis Enrique Palacios (2000, p. 18-25), que la hacen individualista y cortoplacista, características que dificultan el ambiente del proyecto porque no se visualiza la influencia que cada uno puede tener sobre su desarrollo y éxito, así como el consecuente bienestar colectivo que pudiera generar. Por ello, incorporar los conocimientos, las herramientas y las técnicas que aporta la gerencia de proyectos, complementados con otras áreas de experiencia, permite abordar el trabajo de forma sistemática en su ambiente natural de incertidumbre y con el manejo de los recursos disponibles, equilibrando los requerimientos de calidad, tiempo y costo.

Uno de los aspectos fundamentales de esa sistematización es la división del proyecto en fases cuyo fin es manejar la incertidumbre y lograr un mejor control. Estas fases, denominadas ciclo de vida del proyecto, variarán de acuerdo con aspectos como necesidad de control, naturaleza del proyecto y área de aplicación. Sin embargo, tienen las siguientes características en común (Figura 1):

- › Las fases generalmente son secuenciales y producen como salida un producto tangible que será insumo para la fase subsiguiente.

- › Los costos asociados y las asignaciones de personal son más bajos en los extremos (inicio y finalización) que en las fases intermedias.
- › Inicialmente, las probabilidades de culminar con éxito un proyecto son las más bajas, mientras el riesgo y la incertidumbre son las más altas. Asimismo, las posibilidades de influir en las características del producto son altas en el principio del ciclo de vida y los costos asociados con cambios en esas características son más bajos.

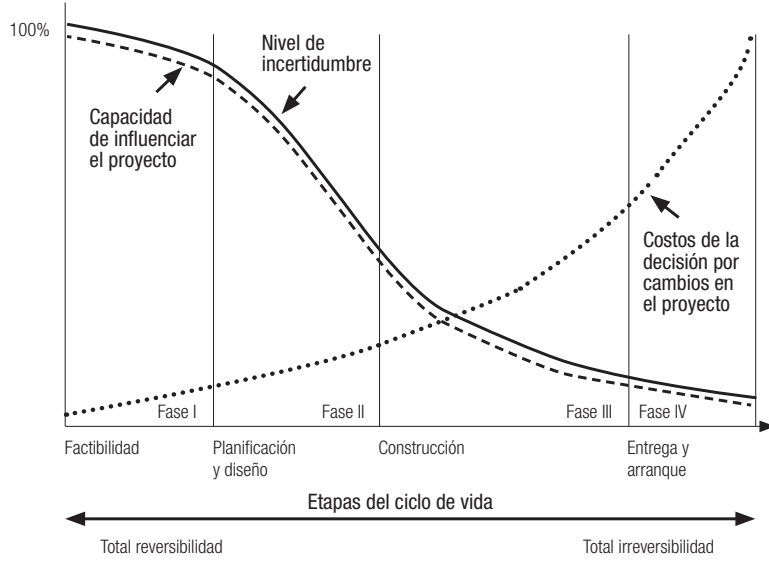
En el caso de los proyectos de construcción, Peter Morris (Project Management Institute, 2000, p. 15)⁵ representa el ciclo de vida de los proyectos de construcción definiendo los procesos mayores incluidos en cada una de las fases (Figura 2), siendo el objeto de este estudio la primera fase:

La fase conceptual de la gerencia de proyectos, que junto con la de diseño permite la realización de cambios sustanciales a costos menores que en las otras fases, es aquella donde se realizan todos los estudios de factibilidad (de mercado, técnico y económico) para decidir, en primer término, si se continúa con el proyecto y, en segundo lugar, establecer los lineamientos generales para las especificaciones (calidad), el cronograma de desarrollo (tiempo) y las estimaciones del presupuesto (costo) de la forma más realista posible, previendo potenciales escenarios que puedan afectarlo con el fin de generar respuestas ante la ocurrencia de alguno de ellos.

Para los proyectos de construcción de viviendas, el estudio de mercado tiene por objeto determinar las características de las unidades de vivienda, el estudio técnico, las constructivas y el estudio económico, para estimar la rentabilidad ofrecida

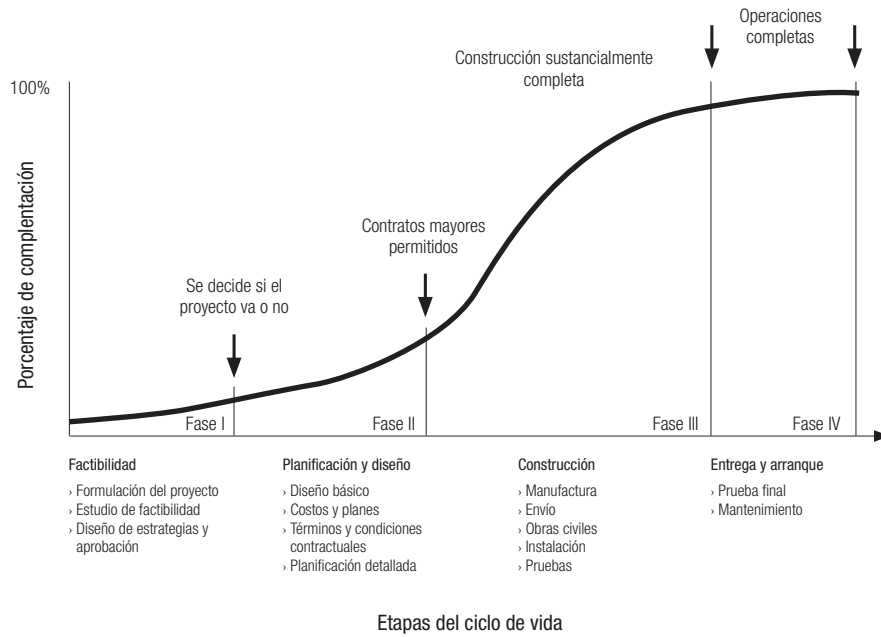
5 Si bien el PMBOK guide posee versiones posteriores a la del año 2000, se toma el ciclo de vida del proyecto de construcción allí citado porque es al que remite la extensión correspondiente a los proyectos de construcción: *Construction extension to a guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK guide)-2000 edition*.

Figura 1.
Nivel de incertidumbre, posibilidades de influencia y sus costos asociados a lo largo del ciclo de vida del proyecto



Fuente: elaboración propia

Figura 2.
Representación del ciclo de vida del proyecto de construcción por Peter Morris



Fuente: Project Management Institute (2000, p. 15). Gráfico traducido y redibujado por la autora

por el desarrollo habitacional. A partir de estos estudios se decide proseguir o no con el proyecto.

Una vez tomada la decisión de continuarlo, se procede a la definición del alcance: “La preparación de la documentación detallada del alcance del proyecto es fundamental para su éxito y se elabora a partir de los principales productos entregables, los supuestos y las restricciones que se consignan al inicio del proyecto”⁶ (Project Management Institute, 2008, p. 112), para lo cual es necesario determinar todas las actividades que deben realizarse para el logro de los objetivos.

El método de investigación

La gerencia de proyectos con una visión eminentemente humanística y proactiva considera que el recurso humano es el más importante, porque maneja el resto de los recursos. Además, estima que el proceso de desarrollo del proyecto es tan importante como el producto y sus características. En este mismo contexto humanístico y proactivo, Rusque nos indica que:

El enfoque cualitativo, al focalizar su atención sobre cómo los individuos construyen la realidad social a partir de procesos interactivos que son parte de su vida cotidiana, le dan al sujeto un lugar preponderante en la medida en que afirman que son los sujetos quienes orientan significativamente la acción. Es en la estructura de las interacciones cara a cara donde se elabora el significado de la acción a través de procesos de comunicación, de negociación, de intercambios (1999, p. 101).

A partir de estas características comunes entre la gerencia de proyectos y el enfoque cualitativo, se utiliza esta metodología para abordar este estudio exploratorio, de manera que sean los participantes

quienes le impriman a la entrevista su propia perspectiva de acuerdo con sus vivencias en el área de la investigación. La exploración mediante un diseño fenomenológico, enfocado “[...] en las experiencias individuales subjetivas de los participantes” (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p. 712), permite obtener descripciones sistemáticas y precisas de la forma en la cual los promotores abordan la fase conceptual de la gerencia de proyectos y por consiguiente el significado que tiene para ellos.

Para una mejor comprensión de la fenomenología como cultura de investigación cualitativa, Rusque (1999, p. 85) presenta esta escuela desde cuatro perspectivas sobre el conocimiento (Tabla 1):

Tabla 1.
La escuela fenomenológica desde cuatro perspectivas de conocimiento

Escuela	Fenomenología (Husserl)
Actitud hacia el conocimiento	No intenta comprender las causas de los fenómenos, sino sus características esenciales.
Actitud del investigador	El investigador hace todas las interpretaciones posibles sobre el objeto de estudio. Es útil para las investigaciones biográficas.
Actitud hacia el sujeto	El sujeto es el centro del proceso fenomenológico y la conciencia es la realidad.
Elemento a destacar	Conciencia.

Fuente: Rusque (1999)
Material extraído del texto original, donde se presenta el resumen de otras escuelas. La tabla fue adecuada al formato de este reporte manteniendo de manera textual el contenido.

La fenomenología es una metodología orientada al conocimiento, comprensión e interpretación de posibles realidades captadas desde el marco referencial interno o la conciencia de los sujetos

6 Original en inglés: “The preparation of a detailed project scope statement is critical to project success and builds upon the major deliverables, assumptions, and constraints that are documented during project initiation” (traducción propia).

que las experimentan, por lo cual el investigador busca la descripción de las experiencias dejando de lado las posibles explicaciones.

Es así como en este estudio se busca lograr la comprensión del significado de la fase conceptual de la gerencia de proyectos para los promotores de viviendas en Venezuela a partir de la narración de sus experiencias, de donde emergen diferentes hipótesis relacionadas con el objeto de esta investigación.

Los actores participantes se identificaron mediante una muestra en cadenas o por redes (bola de nieve): “[...] se identifican participantes clave y se agregan a la muestra, se les pregunta si conocen a otras personas que puedan proporcionar datos más amplios, y una vez obtenidos los datos, los incluimos también” (Hernández et al, 2006, p. 568). Con respecto al muestreo, “[...] en el caso de la investigación cualitativa, diferente a la de tipo cuantitativo, el muestreo es progresivo y está sujeto a la dinámica que se deriva de los propios hallazgos de la investigación” (Sandoval Casilimas, 2002, p. 120).

En este estudio participaron cinco promotores de la construcción que cuentan por lo menos con cinco años de experiencia en desarrollos habitacionales en Venezuela (Tabla 2):

Tabla 2.
Promotores participantes

Promotor	Actuación	Profesión
P1	Promotor-proyectista-constructor	Arquitecto
P2	Promotor-constructor	Administrador
P3	Promotor-constructor	Ingeniero
P4	Promotor-constructor	Ingeniero
P5	Promotor	Urbanista

Fuente: elaboración propia

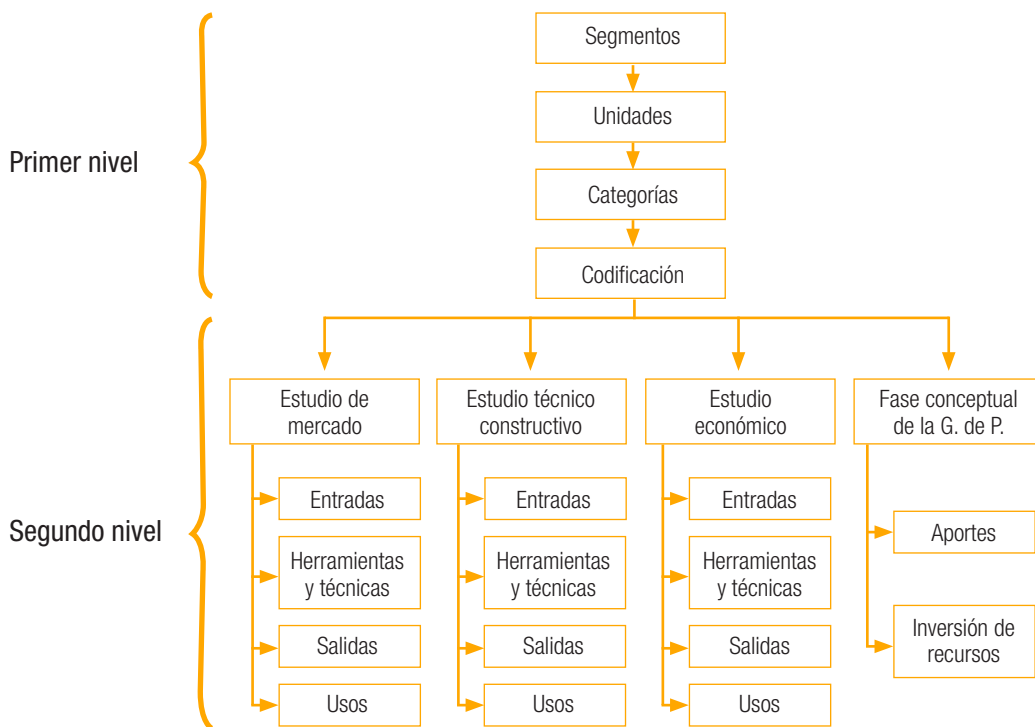
La recolección de información se efectuó mediante entrevistas semiestructuradas a profundidad (grabadas y posteriormente transcritas) realizadas de forma individual entre el investigador y cada uno de los promotores participantes, hasta lograr la saturación de las categorías, lo “que significa que los datos se convierten en algo ‘repetitivo’ o redundante y los nuevos datos conforman lo que hemos fundamentado” (Hernández et al, 2006, p. 649).

Las preguntas formuladas a cada actor participante varían de acuerdo con la dinámica de cada una de las entrevistas, partiendo de un cuestionario referencial conformado por dieciséis interrogantes:

- › Las tres primeras preguntas son de carácter general, cuyo fin es servir como detonante para que el promotor entrevistado aborde el tema libremente.
- › Las preguntas restantes son estructurales, sobre aspectos específicos vinculados con la investigación: de la 4 a la 13 versan directamente sobre los estudios de factibilidad (mercado, técnico y económico); la 14 se refiere al uso que se le da a la información que generan los estudios en la prosecución del proyecto y las dos últimas sitúan al promotor de forma directa en el significado que tiene para ellos la fase conceptual de la gerencia de proyectos y los recursos a invertir en ella.

La información recolectada por las entrevistas y su transcripción suministra datos no estructurados y variados que son organizados por el investigador durante el proceso de análisis cualitativo, el cual fue realizado en dos niveles (Figura 3), pero con un proceso general iterativo y no secuencial que permite revisar y, de ser necesario, reformular cualquier elemento del análisis.

Figura 3.
Procedimiento para el análisis cualitativo



Fuente: elaboración propia

En el primer nivel de análisis, realizado de forma simultánea a la recolección de información, se procedió a identificar segmentos (frases, palabras, párrafos o cambios de tema) que fueron considerados con el fin de elegir las unidades, lo cual “supone la selección de los segmentos que proporcionen un significado de los datos, de acuerdo al planteamiento del problema” (Hernández et al, 2006, p. 636).

Las unidades fueron analizadas y comparadas entre ellas de tal forma que se indujeron las categorías; si son similares en significado, son clasificadas dentro de la misma y si no lo son se conforman como categorías diferentes. Con la finalidad de facilitar el proceso de análisis y posterior interpretación de los datos, las categorías que fueron emergiendo en este primer nivel, se

codificaron, clasificaron y agruparon a partir de los conceptos identificados en las unidades.

En el segundo nivel de análisis se describió cada una de las categorías y se interpretó su significado, descubriendo los elementos relacionados con el planteamiento del problema y ejemplificándola con unidades recuperadas. Posteriormente, fueron agrupadas a partir de patrones comunes, dando lugar a la definición de temas y subtemas; al igual que las categorías, estos fueron codificados utilizando los siguientes criterios: el primer grupo de caracteres (XX) corresponde al tema, el segundo grupo de (YY) al subtema y el tercero (ZZ) a las categorías (Figura 4).

Una vez culminado el proceso de codificación se realizó una distribución de frecuencias para

cuantificar la incidencia de aparición de las categorías en las entrevistas analizadas y de esta forma determinar la importancia dada por los actores participantes a cada una de ellas.

El análisis de la información

Se realizó a partir de las categorías que presentan mayor incidencia en los subtemas emergentes. Para su presentación se utiliza el esquema generalmente aplicado para el abordaje de la fase conceptual de la gerencia de proyectos (Figura 5).

Se parte del planteamiento del problema para determinar las variables de mercado, técnicas y económicas que puedan incidir en el proyecto, las cuales son evaluadas para establecer su factibilidad. De ser viable, se define su alcance utilizando como información base los resultados arrojados por los estudios.

Asimismo, se incluye en el análisis la postura de los actores participantes ante los interrogantes que les fueron planteados de manera directa sobre la fase conceptual de la gerencia de proyectos, referida a sus aportes y a los recursos que deben ser invertidos en ella.

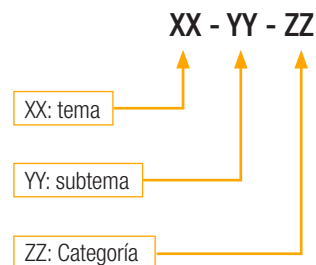
Los cuatro grandes temas y sus subtemas emergentes son los siguientes (Tabla 3):

Tabla 3.
Temas y subtemas emergentes

Estudio de factibilidad	Estudio de mercado	} > Entradas > Herramientas y técnicas > Salidas > Usos en la definición del alcance o fases posteriores del proyecto
	Estudio técnico-constructivo	
	Estudio económico	
Fase conceptual de la gerencia de proyectos		> Aportes > Inversión de recursos en ella

Fuente: elaboración propia

Figura 4.
Criterios de codificación



Fuente: elaboración propia

Figura 5.
Esquema generalmente aplicado para el abordaje de la fase conceptual de la gerencia de proyectos



Fuente: elaboración propia

En la información suministrada por cada uno de los promotores se observa cierto sesgo vinculado con su formación profesional, ya que cada uno de ellos otorga mayor importancia a algún aspecto sobre los otros. En el caso del administrador, el énfasis se hace sobre aspectos de índole financiero; el urbanista lo otorga a la fase conceptual y la planificación, mientras los ingenieros y el arquitecto centran el discurso en la fase constructiva.

De la información suministrada por los promotores participantes en este estudio se presentan los elementos más resaltantes de acuerdo con los temas y

subtemas emergentes y en orden de prioridad según la frecuencia de aparición en las entrevistas.

De los estudios de factibilidad

El estudio de mercado es realizado de forma superficial. Ellos lo justifican dado el déficit tan importante de viviendas, haciendo afirmaciones como la que realiza P2 durante su entrevista: “la oferta es muy inferior a la demanda y todo lo que tú desarrollas en construcción normalmente se vende”. Los aspectos emergentes referentes al estudio de mercado son los siguientes (Tabla 4):

Tabla 4.
Estudio de mercado: subtemas y categorías emergentes

Subtemas	Categorías	Frecuencia de aparición	
Entradas	Ubicación geográfica	19,51%	
	Fuentes primarias de información	Potenciales compradores	12,20%
		Financiamiento a compradores	9,76%
		Posibles competidores	4,88%
		Financiamiento a promotores	4,88%
	Fuentes secundarias de información	Empresa privada	14,63%
		Organismos gubernamentales locales	14,63%
		Organismos gubernamentales nacionales	9,76%
		Publicidad	4,88%
		Cámaras de empresarios locales	2,44%
	Cámaras de empresarios nacionales	2,44%	
Herramientas y técnicas	Oferta y demanda existente	60,00%	
	Estudio de tipologías	40,00%	
Salidas	Estrato de mercado atendido	71,43%	
	Formas de comercialización	14,29%	
	Características preliminares del desarrollo habitacional	7,14%	
	Precio de venta	7,14%	

Fuente: elaboración propia

Con respecto al estudio técnico constructivo se puede observar una gran paradoja: si bien los promotores consideran la fase constructiva como la más importante dados los recursos que se invierten en ella, la realización del estudio muestra serias debilidades al no considerar, en la mayoría de los casos, variables de diferentes tipos vinculadas con las particularidades del terreno y su entorno. Esto se constata en afirmaciones como la que realiza P5:

un acabado obra limpia, no tienes que frisar, pintar, ¿qué nos pasó? Que por no hacer un estudio... digamos por no conocer bien la realidad este... no encontramos la mano de obra apropiada que pudiera construir con trincote, entonces tuvimos que, después de hacer cuarenta casas, cambiar a sistema constructivo tradicional; en la zona donde estamos es más fácil conseguir albañiles que hagan el sistema constructivo frisen, mezclillen y pinten, que el que la mano de obra que coloca este... los trincotes.

Decidimos construir en Aragua este proyecto de viviendas de interés social con trincote porque eso te da

Los elementos emergentes en el proceso de análisis son los siguientes (Tabla 5):

Tabla 5.
Estudio técnico-constructivo: subtemas y categorías emergentes

Subtemas	Categorías	Frecuencia de aparición
Entradas	Disponibilidad de recursos	32,14%
	Variables urbanas fundamentales	17,86%
	Disponibilidad de servicios básicos	10,71%
	Estudios de suelos	10,71%
	Estudios de impacto ambiental	7,14%
	Información propia	7,14%
	Información de organismos no gubernamentales	7,14%
	Normativa vigente	3,57%
	Topografía del terreno	3,57%
Herramientas y técnicas	Estudios de profesionales especializados	50,00%
	Métodos manuales	25,00%
	Programas computarizados	25,00%
Salidas	Tipología, sistema y características constructivas	42,86%
	Costos de construcción	42,86%
	Forma de ejecución	7,14%
	Cronograma de trabajo	7,14%

Fuente: elaboración propia

Para realizar el estudio económico, la información proveniente de los estudios de mercado y técnicos se traduce y sistematiza en información de carácter monetario, conjugándola con variables de tipo económico y financiero a fin de determinar la rentabilidad del proyecto. El promotor requiere una tasa de rendimiento sobre su inversión que compense el costo de capital por su inversión. En este aspecto los estudios suelen ser más profundos y cuidadosos; sin embargo, dado que la información proveniente de los estudios de mercado y técnico suele ser poco acertada, los resultados obtenidos en el estudio económico

pueden no estar ajustados a la realidad. Con respecto al estudio económico, P5 refiere:

Bueno, hacemos un... como te decía antes pues, los costos del terreno, más el costo del proyecto, la administración, la construcción y lo comparamos contra el precio que, en ese momento que se hace ese estudio, está en el mercado... El estudio económico, pues como te digo, eh... se basa en un estudio de costos y precios, cuánto me cuesta el terreno, el proyecto, la administración, los materiales, el financiamiento y en cuánto lo puedo vender, en cuánto tiempo y... esencialmente es eso lo que incluye el estudio económico.

A continuación los elementos emergentes referentes al estudio económico (Tabla 6):

Tabla 6.
Estudio económico: subtemas y categorías emergentes

Subtemas	Categorías	Frecuencia de aparición
Entradas	Costos construcción	17,50%
	Costo del terreno	17,50%
	Formas de financiamiento	15,00%
	Variables económicas	10,00%
	Costos totales del desarrollo	7,50%
	Información de organismos gubernamentales nacionales	7,50%
	Costos de financiamiento	5,00%
	Formas de comercialización	5,00%
	Información propia	5,00%
	Precio de venta	5,00%
	Información de la banca	2,50%
	Opinión de expertos	2,50%
	Herramientas y técnicas	Flujo de caja
Estudios de profesionales especializados		16,67%
Salidas	Utilidad/rentabilidad	66,67%
	Riesgo	19,05%
	Actividad presupuestaria	14,29%

Fuente: elaboración propia

De la definición del alcance

La definición del alcance es un documento de vital importancia para la prosecución del proyecto, ya que es el modelo a partir del cual se desarrolla el resto de su ciclo de vida, recopilando las características de las unidades habitacionales y el trabajo que debe realizarse para que esas características de las viviendas se cumplan.

No obstante, de las entrevistas realizadas a los promotores se puede extraer que los productos del estudio de factibilidad son en cierta forma “utilizados” en fases posteriores del ciclo de vida del proyecto (Tabla 7), pero no de forma sistemática. Ellos consideran que pasan a un segundo plano para abordar aspectos que consideran “prioritarios”, tal como lo manifiesta P3:

Ya tomada la decisión ya esa... esa información yo diría que pasa a ser ya plano secundario, porque ya comienza a primar la parte constructiva y esa es verdad que lleva bastante más tiempo que ponerse a pensar en... en todo ese modelo, ¿no?

De la fase conceptual de la gerencia de proyectos

Aunque la recolección de información estuvo dirigida a profundizar en cada uno de los aspectos concernientes a los estudios de factibilidad y su uso posterior en la prosecución del proyecto, se abordó finalmente de forma directa el significado que tiene para los promotores entrevistados la fase conceptual, en términos de sus aportes y de la inversión de recursos en ella (Tabla 8).

Refieren que los productos de esta fase sirven como modelador del resto del proyecto porque se genera un mapa para la prosecución, que prevé la forma de abordaje de cada etapa y las posibles situaciones negativas que puedan presentarse evitando improvisaciones y brindando un mejor control posterior. Para ello, la inversión de recursos en esta fase es mínima con respecto a la de todo el proyecto; en ese sentido, indica P2: “El no tener bien concebido un proyecto nos puede llevar a que la improvisación nos incremente...”

Tabla 7.
Usos de la información de los estudios de factibilidad en la definición del alcance o fases posteriores del proyecto

Estudio	Uso de la información	Frecuencia de aparición
Mercado	Planes de venta	77,78%
	Publicidad y mercadeo	22,22%
	Coordinación involucrados	44,44%
Técnico constructivo	Tramitación de permisos	22,22%
	Programa de actividades	11,11%
	Estimado de costos	11,11%
	Racionalización de la construcción	11,11%
Económico	Cronograma de trabajo para control de obra	80,00%
	Programa financiero de la ejecución	20,00%

Fuente: elaboración propia

Tabla 8.
Fase conceptual de la gerencia de proyectos: aportes e inversión de recursos en ella

Aportes	Modelador del resto del proyecto	47,06%
	Mejor control posterior	23,53%
	Mayor beneficio en la ejecución	11,76%
	Contribuye en la de toma de decisiones	11,76%
	Manejo de posibles escenarios	5,88%
Inversión de recursos	Inversión mínima para mejores beneficios	100,00%

Fuente: elaboración propia

tanto costos como tiempos en poder... ver realizado ya... la cuestión fundamental de... de un proceso constructivo... nuestra... nuestra obra en sí”.

Aun cuando los actores participantes manifiestan que esta fase es importante, en algunos casos vinculan las posibilidades de su aplicación profunda y sistemática con el tamaño de la empresa promotora, tal como lo menciona P3: “Bueno, lo que pasa es que tendríamos que... en ese... esa parte tendría que... tendríamos que hablar de cuál es el alcance o cuál es el tamaño que tiene la empresa. Nosotros realmente para ese caso somos una empresa pequeña...”.

Conclusiones y recomendaciones

La utilización del enfoque cualitativo como herramienta de investigación ha permitido que los actores participantes manifiesten, desde su propia perspectiva y experiencia, el significado que tiene para ellos la fase conceptual de la gerencia de proyectos como modeladora del proyecto, permitiendo engranar todos los elementos necesarios en su desarrollo y llevar un mejor control posterior, siendo mínimos los costos asociados

con ella respecto a la inversión total en el proyecto y a los beneficios que aporta.

Ahora, si bien ese reconocimiento existe, en el proceso de análisis se pudo constatar que se presentan fortalezas y debilidades en la forma en la que los promotores abordan los estudios de factibilidad y definen el alcance, por lo cual es importante dirigir los esfuerzos a potenciar los aspectos positivos y minimizar los negativos, reconociendo el ambiente en el cual están inmersos. Tal reconocimiento requiere asumir que la incertidumbre es natural en todo proyecto y solo puede ser minimizada. Entonces, deben distinguirse los factores intrínsecos al proyecto y que pueden ser manejados por el equipo de trabajo de aquellos extrínsecos para los cuales pueden tenerse algunas alternativas con el fin de solventarlos, pero que no ofrecen una garantía cierta.

La fase conceptual de la gerencia de proyectos está dirigida a determinar la viabilidad del proyecto y su forma de prosecución; por eso, a fin de fortalecer los aportes que bien mencionan los actores participantes, es importante reforzar los siguientes aspectos:

- › La gerencia de proyectos es proactiva, por lo cual el recurso humano es el más importante y se considera que el éxito está dado no solo por las características del producto, sino por el proceso para su producción; de ahí que la adecuada planificación inicial y el posterior control de todos y cada uno de los procesos son imprescindibles.
- › Si bien en la fase conceptual los recursos invertidos son mínimos, no debe disminuirse su importancia. La adecuada realización de los estudios de factibilidad y la definición del alcance contribuyen a minimizar la incertidumbre y a prever posibles eventos negativos que afecten al proyecto. Así, deben cambiarse los modelos cortoplacistas marcados por la cultura venezolana que llevan a focalizar los mayores esfuerzos en la fase constructiva que sin duda es la que mayores recursos consume, pero no por ello es más importante.
- › Los procesos de la fase conceptual requieren ser sistematizados y sus productos cotejados con la prosecución del proyecto, permitiendo mantener registros con la información, la cual puede ser utilizada posteriormente para retroalimentar a la organización e introducir los correctivos necesarios en futuros desarrollos habitacionales.
- › En muchas ocasiones los promotores de vivienda extrapolan información de carácter nacional al área específica donde se realizará el desarrollo habitacional, desconociendo que cada zona posee características de mercado, posibilidades técnicas (disponibilidad de materiales, equipos y mano de obra) y costos de producción variables. Esto hace poco fiables los resultados de los estudios de factibilidad y la consecuente definición del alcance, lo cual podría acarrear imprevistos que impacten de forma importante el logro del proyecto.
- › Los procesos de la fase conceptual deben ser lo más ajustados a la realidad; para ello es

recomendable realizar los planteamientos en función de varios escenarios: optimista, pesimista y realista. Si la evaluación de un proyecto en estos tres ambientes es rentable, se tiene prácticamente garantizado el éxito, tras lo cual debe definirse el alcance considerando las variables que sirvieron de base para la determinación de estos tres posibles escenarios.

De los estudios de factibilidad

Con respecto a los estudios de factibilidad, para que cumplan con su importante función se deben considerar algunos elementos que se presentan a continuación:

- › *El estudio de mercado:* si bien el objetivo de los promotores de vivienda es la obtención de utilidades por la inversión realizada, no debe perderse de vista que los posibles compradores buscan la satisfacción de sus necesidades y expectativas a cambio de un desembolso de dinero. En este sentido, un estudio de mercado apropiado define si existe o no un nicho insatisfecho, así como también brinda información sobre las características esperadas de las unidades habitacionales.
- › *El estudio técnico-constructivo:* los actores participantes coinciden en la importancia de la fase de construcción, pero las mayores debilidades se presentan en los estudios de factibilidad técnica.
 - › La selección de un sistema constructivo porque es “el más económico”, sin considerar la disponibilidad de materiales, equipos y mano de obra calificada en la zona, puede ocasionar variaciones importantísimas en la prosecución del proyecto.
 - › La adecuada conjugación del diseño arquitectónico, el potencial de desarrollo del terreno, el nicho de mercado atendido y la

disponibilidad de recursos en el área donde se ejecutará el desarrollo determinarán el sistema constructivo más adecuado y las especificaciones de obra. Estos dos últimos, a su vez, están asociados con los costos de construcción.

- › La forma de ejecución (que puede ser por etapas o por procesos constructivos), el cronograma de trabajo (reflejado en diagramas de Gantt y PERT-CPM) y los planes de venta son aspectos determinantes en la definición del flujo de efectivo a lo largo del proyecto.
- › *El estudio económico*: el flujo de caja se construye a partir de la información suministrada por los estudios de mercado y técnico, ubicada en una línea de tiempo y conjugada con variables de tipo económico. Un estudio económico es fiable en la medida en que lo sea la información utilizada; por ello, los posibles errores en los estudios de mercado y técnico afectarán sus resultados.

De la definición del alcance

A partir de la información suministrada por los estudios de factibilidad, debe definirse el alcance del proyecto, el cual es la principal entrada de la fase de diseño y contiene las características de las unidades habitacionales, así como las actividades y procesos que deben realizarse para su producción.

No obstante, en las entrevistas realizadas a los promotores se pudo constatar que generalmente no se elabora un documento como tal para ser utilizado como guía del proyecto. Por el contrario, la información proveniente de los estudios de factibilidad se usa de forma puntual y aislada en diferentes momentos del proyecto. En este

sentido, es importante hacer énfasis en los siguientes aspectos:

- › El alcance debe ser definido de forma general en sus inicios y especificarse más en la medida en que se avanza en el establecimiento de los objetivos. Esta definición del alcance contempla:
 - › Alcance del producto: debe contener las características de las viviendas que se están desarrollando.
 - › Alcance del proyecto: indica sus objetivos y la forma de abordaje sin perder de vista las características de las unidades habitacionales.
- › El establecimiento de todo lo que debe incluirse para el logro del proyecto, así como el momento preciso en el cual debe ser realizado, permitirá mayor fluidez en el trabajo y, además, de presentarse alguna situación desventajosa podrán establecerse correctivos necesarios a tiempo.

Bibliografía

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación (4a ed.)*. México, D. F.: McGraw-Hill.

Palacios, L. E. (2000). *Principios esenciales para realizar proyectos. Un enfoque latino*. Caracas: Publicaciones UCAB.

Project Management Institute. (2000). *A Guide to the Project Management Body of Knowledge*. Pennsylvania: Autor.

Project Management Institute. (2003). *Construction Extension to a Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK Guide)-2000 Edition*. Pennsylvania: Autor.

Project Management Institute. (2008). *A Guide to the Project Management Body of Knowledge: PMBOK Guide (4a. ed.)*. Pennsylvania: Autor.

Provea. (2009). *Informe anual octubre 2008-septiembre 2009. Derecho a la vivienda adecuada*. Recuperado de <http://www.derechos.org/ve/proveaweb/wp-content/uploads/10-vivienda.pdf>

Rusque, A. M. (1999). *De la diversidad a la unidad en la investigación cualitativa*. Caracas: Vadel Hnos. Editores, C. A.

Sandoval Casilimas, C. A. (2002). *Investigación cualitativa*. Bogotá: Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, ARFO Editores e Impresores Ltda.

Discurso y producción de ciudad: un acercamiento al modelo de urbanismo social en Medellín, Colombia*

Fecha de recepción: 26 de octubre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de febrero de 2013

Suly María Quinchía Roldán

Magíster en Estudios Urbano-Regionales

Docente de la Facultad de Ciencias Sociales

Colegio Mayor de Antioquia

sulymariaqr@hotmail.com

Resumen Este artículo presenta algunos de los resultados de la investigación *Discurso, ideología y poder en la producción de ciudad: un acercamiento a la práctica discursiva del urbanismo social en la ciudad de Medellín, 2004-2011*, en la cual se indaga por la política urbana desarrollada en los últimos años en Medellín, en especial por las formas de pensar y producir la ciudad contenidas en el modelo de urbanismo social y reproducidas mediante el discurso. En este marco se presenta, en primer lugar, el enfoque analítico y metodológico de la investigación. Segundo, se hace un acercamiento al surgimiento de la noción de urbanismo social, su sentido inicial y transformación. Tercero, se exponen elementos del contenido ideológico del discurso del urbanismo social, develando sus propósitos y las características del modelo de ciudad propuesto. Por último, se ofrecen algunas conclusiones del proceso investigativo y los resultados obtenidos.

Palabras clave Control, discurso, ideología, poder, producción de ciudad, urbanismo social.

Palabras clave descriptor Urbanismo-Aspectos sociales, política urbana, Medellín (Colombia).

* Este artículo es producto de la investigación *Discurso, ideología y poder en la producción de ciudad: un acercamiento a la práctica discursiva del urbanismo social en la ciudad de Medellín, 2004-2011*, realizada por la autora para optar al título de magíster en Estudios Urbano Regionales, Escuela de Planeación Urbano Regional, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2011. Fue presentado en el Coloquio Internacional Injaviu 2011 "La dignidad humana en la ciudad latinoamericana: reflexiones para un nuevo paradigma de intervención en el territorio", Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D. C.

City Discourse and Production:

An Approach to the Social Urbanism Model in Medellín, Colombia

Abstract The present paper presents some of the results of the research project *Discurso, ideología y poder en la producción de ciudad: un acercamiento a la práctica discursiva del urbanismo social en la ciudad de Medellín, 2004-2011*, (Discourse, Ideology and Power in City Production: An Approach to the Discourse Practice of Social Urbanism in the City of Medellín, 2004-2011), which studies the urban policy put in motion in Medellín in the last few years with particular regard to the ways in which the city is conceived and produced. These underlie in the social urbanism plan and are reproduced through discourse. The analytic and methodological approach of this paper will be presented in such a context. Furthermore, the emergence of the notion of social urbanism, its original meaning and transformation will also be addressed, revealing its purposes and the characteristics of the proposed city model. Lastly, some conclusions on the research process and the obtained results will be presented.

Key words Control, Discourse, Ideology, Power, City Production, Social Urbanism.

Key words plus Urbanisme-social aspects, urban policy, Medellín (Colombia).

Discurso e produção de cidade:

um acercamiento ao modelo de urbanismo social em Medellín, Colômbia

Resumo Este artigo apresenta alguns dos resultados da pesquisa *Discurso, ideologia e poder na produção de cidade: um acercamiento à prática discursiva do urbanismo social na cidade de Medellín, 2004-2011*, na qual se indaga pela política urbana desenvolvida nos últimos anos em Medellín, em especial pelas formas de pensar e produzir a cidade contidas no modelo de urbanismo social e reproduzidas mediante o discurso. Neste marco apresenta-se, em primeiro lugar, o enfoque analítico e metodológico da pesquisa. Segundo, faz-se um acercamiento ao surgimento da noção de urbanismo social, seu sentido inicial e transformação. Terceiro, expõem-se elementos do conteúdo ideológico do discurso do urbanismo social, desvendando seus propósitos e as características do modelo de cidade proposto. Por fim, oferecem-se algumas conclusões do processo investigativo e os resultados obtidos.

Palavras chave Controle, discurso, ideologia, poder, produção de cidade, urbanismo social.

Palavras chave descritor Urbanismo-social, política urbana, Medellín (Colômbia).

se exponen los elementos del contenido ideológico que en conjunto visibilizan los propósitos del urbanismo social y con él las características del modelo de ciudad propuesto. Por último se presentan algunas conclusiones del proceso investigativo. En suma, se espera que este artículo aporte a la comprensión de otras vías analíticas y metodológicas para aproximarse de modo crítico a los procesos de planeación y gestión urbana contemporáneos.

Enfoque analítico y metodológico de la investigación

El Análisis Crítico del Discurso (ACD) representa una perspectiva analítica y metodológica de utilidad para la comprensión de problemáticas socio-espaciales, en tanto aborda la relación entre lenguaje, ideología y poder que para el caso de estudio es aprehensible por medio de las transformaciones espaciales, políticas, ideológicas y sociales ligadas al urbanismo social en la ciudad de Medellín.

El ACD se define como un enfoque para el análisis del discurso cuya especificidad radica en el estudio de ejemplos concretos de interacción social cuando adoptan una forma lingüística. El enfoque crítico se caracteriza por la visión propia y distintiva de la relación existente entre el lenguaje y la sociedad y de la relación entre el propio análisis y las prácticas analizadas (Fairclough y Wodak, 2000). Siguiendo a estos autores, el ACD interpreta el discurso, es decir, el uso del lenguaje en el habla y en la escritura como una forma de práctica social. Concebir el discurso como una práctica social indica una relación dialéctica entre un evento discursivo particular y las situaciones, instituciones y estructuras que lo enmarcan. En tal sentido:

[...] el suceso discursivo está moldeado por las situaciones, instituciones y estructuras sociales, pero a su vez les da forma. Otra manera de expresar este fenómeno

es decir que lo social moldea el discurso pero que este, a su vez, constituye lo social: constituye las situaciones, los objetos de conocimiento, la identidad social de las personas y las relaciones de estas y de los grupos entre sí. Las constituye en el sentido de que contribuye a sustentar y reproducir el statu quo social, y también en el sentido de que contribuye a transformarlo (Fairclough y Wodak, 2000, p. 367).

La influencia social del discurso determina asuntos relativos al poder, en tanto las prácticas discursivas pueden tener efectos ideológicos al ayudar a producir y reproducir relaciones de poder desiguales —de clase, género y etnia, entre otras—, al hacer pasar ciertos supuestos sobre cualquier aspecto de la vida social como simples cuestiones de sentido común. La carga ideológica de los modos particulares de uso de lenguaje, al igual que las relaciones de poder subyacentes, no suelen resultar evidentes a las personas; de ahí que el ACD se proponga visibilizar los aspectos ocultos del discurso.

La ideología es central en el ACD, pues se considera que el discurso realiza una labor ideológica (Wodak, 2003; Meyer, 2003). Según estos autores, la ideología es una forma particular de representar y construir la sociedad. Asimismo, para el ACD la ideología no es una simple cuestión de representaciones de la realidad social; es útil pensarla como un proceso que articula representaciones particulares de la realidad y construcciones particulares de la identidad, en particular la colectiva (Fairclough y Wodak, 2000).

En esta investigación se asume la definición dada por Van Dijk, que concibe a la ideología como un tipo de “ideas”, es decir, como sistemas de creencias socialmente compartidos por los miembros de una colectividad de actores sociales que a su vez controlan y organizan otras creencias socialmente compartidas (Van Dijk, 2005) y se encuentran en la base del conocimiento y de las actitudes de los grupos (Van Dijk, 2003). Además,

tienen como función social coordinar los actos o las prácticas de los miembros de un grupo.

Así, al regular las prácticas sociales, la ideología involucra el ejercicio del poder y, en consecuencia, el control de las acciones. En el campo del discurso, el ejercicio del poder se presenta de una forma más sutil o “refinada”, generalmente denominada persuasiva y asociada con la ideología y la hegemonía. El control no surge principalmente por medio de la coerción —física o socioeconómica—, sino mediante el control de las mentes de los dominados.

El control discursivo e ideológico representa el principal ejemplo de poder y dominación que al parecer prevalece en las sociedades contemporáneas, en las cuales el conocimiento y el acceso a los medios de comunicación y al discurso público son los principales recursos para el control de las mentes y, como resultado, de manera indirecta se controlan los otros y sus acciones. Es usual que quienes tienen poder persuasivo, ideológico o discursivo también tengan los poderes coercitivos para ejercerlos sobre aquellos que no se someten a las directivas del poder simbólico (Van Dijk, 2003). En este sentido, para Foucault (s. f.) el término “poder” designa el relacionamiento entre individuos y es allí donde la comunicación aparece como un elemento determinante en las relaciones de poder. Comunicar es siempre una cierta forma de actuar sobre otra u otras personas y la producción y circulación de los elementos de significado pueden tener como fin ciertos resultados en el terreno del poder.

Desde la propuesta de Van Dijk (2005) el análisis de la ideología puede hacerse mediante las creencias, las actitudes y los valores contenidos en las prácticas discursivas, análisis que se aplicó a la muestra de prácticas discursivas tomada para esta investigación a partir de la diferenciación de varios campos temáticos: el espacio, el urbanismo, la ciudad y la política.

Urbanismo social: surgimiento de una noción

En lo que podría ser una arqueología de la noción de urbanismo social, al indagar en fuentes documentales de la Administración municipal no es posible establecer con claridad el momento de su aparición. En el período de gobierno del alcalde Sergio Fajardo (2004-2007), en la práctica discursiva de la Administración municipal comienza a circular la referencia al urbanismo social para aludir a un conjunto de acciones que, desde la intervención física del espacio, vincula los objetivos y programas de las líneas de acción del Plan de Desarrollo. Avanzada dicha Administración, la noción se generaliza en los discursos del Gobierno local, asociada con las obras físicas realizadas en distintas zonas de la ciudad, sobre todo en la del norte (Parque Explora, Jardín Botánico, Centro Cultural de Moravia, entre otras). Más tarde, los planteamientos sobre urbanismo social son divulgados en documentos que oficializan los idearios y concepciones sobre la cuestión.

En síntesis, el urbanismo social aparece en un primer momento como un rótulo que engloba, de una parte, intervenciones urbanas en territorios con los cuales el Estado tiene una deuda social acumulada y, de otra, intervenciones para generar espacio público de calidad. Asimismo, los discursos oficiales de ese momento contienen puntos de vista que se acercan a una posible definición de urbanismo social:

Desde los espacios receptores: es una intervención en sectores de la ciudad donde hay atraso en la estructura de lo público (transporte, espacio, edificio público) y un déficit en la atención de necesidades.

Desde la forma como se realiza: es un proceso tanto de planeación participativa caracterizado

por la consulta de todos los actores del territorio, como de participación ciudadana en el que se conjugan el saber técnico y los imaginarios de las comunidades.

Desde sus características: es una intervención urbana con los mejores estándares de calidad y estética, en las zonas más marginales de la ciudad.

Desde lo político: es una propuesta política desde la cual los barrios con menores índices de desarrollo humano requieren las mayores y mejores inversiones en obras públicas.

Desde sus objetivos: es una intervención integral —física y social— para resolver una deuda social acumulada en las zonas más golpeadas por la violencia y excluidas de las decisiones de las administraciones anteriores.

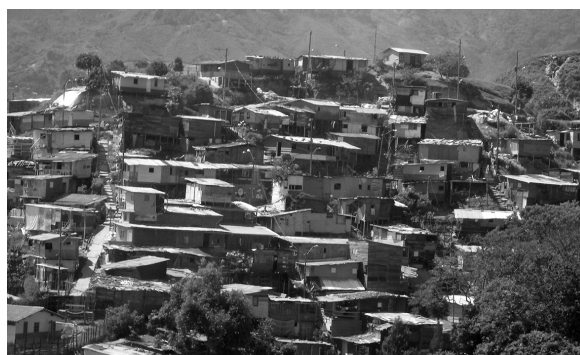
Desde sus efectos: es una manera de generar participación social, capital social e inclusión social.

En un segundo momento, que corresponde al período de gobierno de Alonso Salazar (2008-2011), se aprecia mayor claridad y precisión para concretar el significado del urbanismo social y articularlo al Plan de Desarrollo. Este se define como un enfoque para intervenir el territorio, realizando simultáneamente la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria. Su aplicación se justifica en la experiencia acumulada durante el período anterior, al considerar que:

[...] ha propiciado la inclusión de amplias zonas de la ciudad hasta ahora marginadas del desarrollo y ha dignificado los espacios y lugares que habitan los más pobres. En esta estrategia, fundamental para promover la equidad territorial, se privilegia la acción del Estado en las zonas periféricas de la ciudad, las más vulnerables desde el punto de vista social, ambiental y político, donde se evidencian los menores índices de desarrollo humano y calidad de vida (Alcaldía de Medellín, 2008, pp. 5-6).

Ya para este momento se ha alcanzado y se continúa la difusión del enfoque de urbanismo social, aparejado de los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) como su principal estrategia; por medio del discurso oficial, estos se promueven como un modelo de transformación replicable en otros territorios con problemáticas urbanas y sociales similares a las de aquellas zonas intervenidas en Medellín. En lo urbano presentan un crecimiento no planificado, baja cobertura de equipamientos y deficiencia de espacios públicos. En lo social se caracterizan por la pobreza, la violencia y la segregación.

Figura 1.
Panorámica comuna 13



Fuente: trabajo de campo

Figura 2.
Obras PUI comuna 13



Fuente: trabajo de campo

Figura 3.
PUI zona nororiental



Fuente: trabajo de campo

La difusión del enfoque trasciende lo local para llegar a escenarios nacionales e internacionales, posicionándose como un modelo de transformación urbana¹. Muestra de ello es el Laboratorio Medellín, instalado con la cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Además, el reconocimiento que adquiere la ciudad y el urbanismo social se evidencia en la divulgación de su transformación en diarios y revistas internacionales y en los premios y distinciones otorgadas al diseño urbano y arquitectónico desarrollado.

Puede afirmarse que los hechos nombrados dan mayor proyección internacional al urbanismo social y a la acción política que le acompaña y por tanto facilitan la circulación de su discurso y las representaciones de ciudad que contiene. Con el discurso circula la imagen de una ciudad violenta transformada por el urbanismo y por una acción política vinculada con un modelo de buen gobierno y desarrollo social integral, atribuyéndole mayor impacto.

Aproximación al contenido del discurso del urbanismo social en Medellín

En este apartado se presenta el contenido ideológico de las prácticas discursivas analizadas en la investigación, destacando los aspectos más relevantes por cada campo temático: espacio, urbanismo, ciudad y política.

La propuesta del urbanismo social se soporta en la existencia de un *espacio* en crisis generado por la ausencia de gobernabilidad. Ello se refleja en el control ejercido en el territorio por actores no estatales armados, en la confrontación armada entre organizaciones criminales, en el clientelismo y en el cierre de espacios de deliberación pública, situaciones que en conjunto han obstaculizado la acción del Gobierno. Así, el espacio existente antes del urbanismo social se sitúa como un objeto producido por actores armados y por actores políticos que, por fuera de los principios que demanda la acción política en un marco democrático, instalan su propio orden, subvirtiendo un orden ideal, legítimo.

De igual manera, se reconoce la intervención de los actores comunitarios en la producción del espacio, aunque, cabe anotar, no desde la valoración del trabajo autogestionario y colectivo que lo modeló posibilitando la satisfacción parcial de necesidades no atendidas por el Estado. Llama la atención que en el discurso se apela al espacio como una construcción social cuando se requiere generar una representación de inclusión y de participación de la comunidad y de los habitantes en su proyección. Tal representación da fuerza y legitima las acciones emprendidas por los actores oficiales en la disputa simbólica del territorio con los actores armados y los actores políticos mencionados.

¹ Situación facilitada en parte por los bajos índices de violencia que ya presentaba la ciudad desde el año 2003.

En forma clara puede diferenciarse un espacio existente considerado anormal y disfuncional, en contraste con un espacio ideal modelado por el urbanismo social. El primero se califica como caótico, desordenado, no planificado e ilegítimo; incluso se alude a este como el resultado de la acción individual, desvirtuando la acción colectiva de la cual ha emanado un orden. Como lo expone Lopes de Souza (2011, p. 152), las valoraciones a partir de las carencias y deterioro del espacio ponen de manifiesto los elementos discursivos que aparecen con frecuencia en el lenguaje de la planeación y la gestión urbana según los cuales los espacios ocupados por los pobres son definidos por lo que les falta y no por lo que tienen, dejando por fuera la dinámica socio-espacial y la riqueza cultural y sociopolítica existente. Por su parte, el espacio ideal es proyectado por el dominio de la razón y la técnica; en él, el espacio existente es tejido, se unen sus partes, se desdibujan las fronteras, se amplía y se proyecta desde su centro, transformándose en el espacio para la visibilidad, para la exhibición y para el encuentro, posibilitando el control de su contenido con la instauración de usos y funciones

conducentes a la normalización bajo el orden y la lógica del Estado.

En síntesis, se concreta la noción de un espacio ideal que se produce, se transforma, se configura y se ordena socialmente, con predominio de la acción estatal. Concebido como escenario público y político para el encuentro ciudadano, posibilita la inclusión y participación ciudadana, la construcción de relaciones sociales entre los ciudadanos y entre estos y los gobernantes. En tanto es proyectado y dispuesto —material y simbólicamente— por el Estado, conduce al control y regulación de las acciones por fuera de su orden.

De otro lado, partiendo de la existencia de un espacio en crisis, la arquitectura y el *urbanismo* se presentan como un instrumento para apalancar transformaciones. Las intervenciones son definidas desde su integralidad, al vincular simultáneamente la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria. Esta convergencia de elementos constituye el principal factor diferenciador del

Tabla 1.
Muestra del contenido ideológico en torno al espacio

Muestra del contenido ideológico en torno al espacio		
Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
“Desde la perspectiva del interés público, el espacio toma el sentido de un escenario donde se dan relaciones sociales de todo tipo, esencial para la dinámica y la vida de la ciudad y para el bienestar de sus habitantes” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 34).	“Todo este tema de intervenciones urbanas, de intervenciones sociales, primero llegan con una intervención pública a través del Estado, la presencia del Estado, la presencia legítima del Estado, de recuperar unas zonas donde el Estado no tenía presencia, donde muchas veces el referente que tenía un niño de 5 años en una esquina era la de un joven de 17-20 años con un arma, que generaba poder como referente en ese sector” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).	“Los actores no estatales armados han impuesto su ley y restricciones a la movilidad y libre desarrollo de la vida comunitaria” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 25).

Continúa

Muestra del contenido ideológico en torno al espacio		
Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
<p>“El espacio público es un escenario de encuentro y convivencia entre iguales, indistintamente de su condición económica, creencia u origen” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 34).</p>	<p>“[...] el primer elemento es romper ese referente social que se tenía, rompiendo ese referente hay una ganancia tremenda para que llegue una administración a través de acciones integrales de educación, de salud, de desarrollo social, de cultura, de bienestar, etcétera” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“La planificación en la ordenación de las actividades en el espacio territorial determina oportunidades para los ciudadanos” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 36).</p>
<p>“[...] estima el espacio público fundamentalmente desde la perspectiva de que es el sitio donde construimos las formas y las posibilidades políticas; pero no se construyen solamente por construir el espacio, sino que se construyen desde una práctica política permanente de participación ciudadana” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“En esos lugares se deben construir desde la educación, desde el encuentro, una manera de entender diferente la sociedad” (Carlos Mario Rodríguez, gerente de Diseño Urbano EDU, Conversatorio <i>Edificio público, espacio público y cultura</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“[...] entendemos que una ciudadanía participante es la garantía del uso en la diversidad, del encuentro de los ciudadanos en el espacio público” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i>, 25 de julio de 2007).</p>
<p>“Partimos de la base de que el espacio es socialmente producido, transformado, reproducido, configurado, ordenado e incluso inventado simbólicamente” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“[...] las obras públicas como espacio y lugar para el encuentro ciudadano, esa es una premisa que para nosotros es muy importante” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La calle espacio de encuentro y movilidad</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“Nosotros vivimos en una sociedad donde un altísimo porcentaje de la población no cree en las instituciones, no confía en el Estado [...] donde la legalidad o la ilegalidad la definían eran otros actores que permitían lo que se hacía, el control digamos de la vida cotidiana” (Clara Inés Restrepo, secretaria municipal de Desarrollo Social, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i>, 25 de julio de 2007).</p>
<p>“Sus cualidades varían en la medida en que varían las organizaciones sociales de los entornos y las formas de las relaciones sociales que se dan entre ellas” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“El edificio público ha sido un elemento de representación del poder [...]” (arquitecto Giancarlo Mazzanti, Conversatorio <i>Edificio público, espacio público y cultura</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“[...] nos parecía también muy importante involucrar el tema social, porque a la vez los territorios se deben analizar socialmente: saber cómo se comportan las comunidades, cuántas organizaciones hay; la historia social es fundamental en el momento de proyectar un PUI” (arquitecto John Octavio Ortiz, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i>, 25 de julio de 2007).</p>

Fuente: Quinchía (2011)

tipo de urbanismo practicado (urbanismo social), concretándose como un modelo de intervención en el territorio.

El contenido ideológico sobre el urbanismo muestra una ciudad que se acondiciona para la gestión del desarrollo, recuperando zonas marginales

y empobrecidas e integrándolas al desarrollo urbano del conjunto del territorio. Podría decirse que la apuesta por un urbanismo denominado social instala una plataforma de desarrollo mediante la cual se potencian procesos sociales con beneficio en lo político y lo económico, pero además hay un intento por posicionarlo como un

campo de conocimiento cuyo contenido aún está en construcción. En lo político, beneficia de manera particular a los actores políticos que lideran la transformación urbana y, de modo general, a la institucionalidad estatal, posibilitando su presencia legítima por medio de una acción política renovada, definida desde el relacionamiento cara a cara con las comunidades basado en principios de transparencia, confianza, inclusión y equidad. En lo económico, adecúa los territorios para su inserción a las redes económicas locales, regionales y globales, propósito potenciado por la educación y la cultura.

En suma, la noción de urbanismo contenida en las prácticas discursivas da fuerza a las siguientes ideas:

- › La homologación de las intervenciones urbanas con la recuperación por parte del Estado de territorios en los que no tenía presencia.
- › La concreción de un modelo urbanístico innovador que constituye un modelo de ciudad por la transformación física y social a la que conduce y por las buenas prácticas de gobierno que lo acompañan.
- › El fortalecimiento de la democracia y de la participación ciudadana por medio de la práctica urbanística.
- › La consolidación de un conocimiento urbanístico reflejado en conceptos y proyectos novedosos para intervenir la ciudad, en especial zonas marginales y empobrecidas.

Tabla 2.
Muestra del contenido ideológico en torno al urbanismo

Muestra del contenido ideológico en torno al urbanismo		
Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
“Las intervenciones urbanas son intervenciones sociales, intervención pública a través del Estado, presencia legítima del Estado, recuperación de zonas donde el Estado no tenía presencia” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).	“Urbanismo social es oportunidades, inclusión social, construcción colectiva. Significa que estamos derrumbando las paredes que por tantos años nos separaron y que hoy podemos reencontrarnos y hacer una ciudad para todos” (Alcaldía de Medellín, s. f.).	“Las intervenciones urbanas entran a romper el lazo cronológico de los referentes de poder (violentos), en las zonas intervenidas” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).
“Urbanismo social es un modelo de construcción de ciudad” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).	“[...] es lo más emocionante de ir a estos espacios y ver cómo todos los niños están en los espacios más dignos, porque son los mejores edificios, en muchos casos, en los lugares más humildes” (Alejandro Echeverri, director de Proyectos Urbanos de la Alcaldía, Conversatorio <i>Arquitectura y Naturaleza</i> , 25 de julio de 2007).	“En los PUI nos parecía muy importante involucrar el tema social porque los territorios también se deben analizar socialmente” (arquitecto John Octavio Ortiz, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).
“Los proyectos urbanos integrales son actuaciones no solamente de infraestructura sino de la administración en bloque, integralmente y de manera simultánea resolviendo problemas en un sitio y en una zona de la ciudad” (Mauricio Valencia, secretario municipal de Obras Públicas, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i> , 25 de julio de 2007).	“[...] el urbanismo se ocupa precisamente de lograr la construcción de equidad sobre un territorio” (arquitecto Lorenzo Castro, Conversatorio <i>Urbanismo, equidad y convivencia ciudadana</i> , 25 de julio de 2007).	“[...] el urbanismo social dicen que no solo es intervenir en los barrios populares, ¡de acuerdo! Es intervenir en la ciudad, es con base en un proyecto de ciudad [...]” (José Fernando Ángel, secretario municipal de Tránsito y Transporte, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i> , 25 de julio de 2007).

Muestra del contenido ideológico en torno al urbanismo

Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
<p>“[...] urbanismo social, no solo la arquitectura, los espacios públicos eh, sino lo que eso significa en el mejoramiento de la calidad de vida de la población [...]” (José Alonso González, gerente Empresa de Desarrollo, Urbano Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“[...] hacer la mejor arquitectura, la que suscite el orgullo y la autoestima de la comunidad, una arquitectura que genere sentido de pertenencia” (Alejandro Echeverri, director de Proyectos Urbanos de la Alcaldía, Conversatorio <i>Urbanismo social</i>, Alcaldía de Medellín, BID, 25 de julio de 2009).</p>	<p>“[...] en los sectores de los Proyectos Urbanos Integrales se conforman comités comunitarios, liderados por los técnicos [...]” (César Hernández, Conversatorio <i>La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano</i>, 25 de julio de 2007).</p>
<p>“Entendemos entonces el urbanismo social como una manera de generar participación social que debe desembocar en la constitución de pequeñas comunidades altamente soberanas, en las que priman relaciones cooperativas y de proximidad, en las que se desarrolla una democracia lo más directa, local y consensual posible, que como toda su comunidad que se precie de serlo firma su propio contrato social, su pacto ciudadano” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio <i>El papel de la política en las transformaciones urbanas</i>, 25 de julio de 2007).</p>	<p>“Cinco parques biblioteca [...] fueron construidos para encontrarnos, reconocernos, compartir, aprender, amar, sentir y vivir” (Alcaldía de Medellín, s. f.).</p>	<p>“La función real del edificio público hoy [...] es más cercana a entender como un problema de presentación, como un escenario capaz de construir acciones, efectos y eventos, alrededor del mismo, ya sean de apropiación o ya sean de uso específico” (arquitecto Giancarlo Mazzanti, Conversatorio <i>Edificio público, espacio público y cultura</i>, 25 de julio de 2007).</p>

Fuente: Quinchía (2011)

Por otra parte, la *ciudad* se sitúa como el escenario en el cual ocurren los procesos de jalónamiento y acondicionamiento, pero a su vez como objeto y producto de estos. Se propone un modelo de ciudad más democrática, pacífica y gobernable, incluyente y equitativa, digna y sostenible, global y competitiva, en el que es necesario armonizar el desarrollo económico y social. Así, en lo económico se busca una organización productiva eficiente, dinámica y competitiva, conducente a una sociedad innovadora; en lo social, se pretende impulsar procesos políticos que garanticen la gobernabilidad y avanzar en la atención de las necesidades esenciales de los ciudadanos en aras de una vida digna. Esto se vincula con el interés de proyectar internacionalmente la ciudad, articulando los procesos económicos, sociales, políticos y culturales.

De igual manera, en las prácticas discursivas la ciudad actual se presenta como el resultado de

un modelo de buen gobierno que ha asumido los retos de transformación, en el que la voluntad política constituye un factor *sine qua non*, visión que se encuentra limitada, en tanto la solución a los problemas socio-espaciales pareciera ser cuestión de voluntad de los individuos, en este caso de actores políticos, desconociendo o subestimando las condiciones estructurales que los determinan. En este sentido, la voluntad política aparece como un elemento discursivo que refleja una típica visión voluntarista y *fulaniza* las explicaciones de los problemas socio-espaciales (Lopes de Souza, 2011, p. 153).

Aunado a lo anterior, la ciudad se define como un laboratorio de gestión pública. Se plantea que el conjunto de experiencias, procesos y aprendizajes acumulados permite que otros puedan aprender de transformaciones y de procesos de administración pública para crear ciudades sostenibles, de inclusión y de oportunidades. Esto

fortalece la idea de un espacio renovado por la gestión urbana y política del Gobierno local en el que, mediante acciones calificadas como audaces, creativas e innovadoras, se genera una transformación que aparenta la superación de las condiciones estructurales que han producido una ciudad excluyente e inequitativa. Al menos en el discurso parecieran resolverse las contradicciones entre el crecimiento económico y la inclusión y equidad social.

En la noción de ciudad reproducida sobresalen dos aspectos. Uno de ellos es la construcción de una imagen de ciudad que ayuda al posicionamiento de Medellín como ciudad modelo a escala mundial. Esto se refleja en ideas que representan una ciudad competitiva y gobernable, en donde el Estado atiende las necesidades de los ciudadanos, generando inclusión y motivando la corresponsabilidad en la construcción de ciudad, pacificada por medio de la educación y la cultura. El otro aspecto a resaltar es la representación de una ciudad que se construye colectivamente, en la que los ciudadanos le apuestan a la convivencia y a nuevas formas de relacionamiento, a la civilidad, a la participación y al emprendimiento.

Esto se complementa con la circulación discursiva de valores que hablan, en primer lugar, de

la cultura de la transparencia que caracteriza las actuaciones del Gobierno local, de las instituciones y de los ciudadanos, seguida de la convivencia expresada en el espacio público, la equidad que facilita la vida en sociedad, la democracia participativa y el trabajo solidario y corresponsable entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil en aras del beneficio colectivo.

Por último, las ideas y representaciones sobre la ciudad siguen reflejando un espacio real que contrasta con un espacio ideal. En la ciudad real, la transformación se condiciona a la participación y el esfuerzo de todos los actores y sujetos, de lo que dependerán los resultados obtenidos. Asimismo, se muestra la convicción de que por medio de la educación se pueden superar los referentes y las prácticas de violencia que han caracterizado a la ciudad y en especial a algunos de sus territorios. También se expresan algunas estrategias para propiciar la internacionalización de la ciudad, entre las cuales figura el mercadeo territorial, sumado al propósito de formación de una cultura global y de una sensibilidad multicultural en la ciudad. Tales acciones se sustentan en la creencia de una insuficiente integración con el país y con el mundo, que puede ser superada con la incorporación de otras culturas y mercados nacionales y mundiales a los procesos de desarrollo local.

Tabla 3.
Muestra del contenido ideológico en torno a la ciudad

Muestra del contenido ideológico en torno a la ciudad		
Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
“Medellín gobernable y participativa, busca fortalecer las relaciones de solidaridad, de vigorizar una cultura de la convivencia, de crear más sociedad, en el sentido de alcanzar una conciencia clara de las responsabilidades de los individuos y de los grupos sociales” (Plan de Desarrollo 2004-2007, p. 24).	“La ciudad ha ganado en la cultura de la transparencia” (José Alonso González, gerente Empresa de Desarrollo Urbano, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).	“La construcción de ciudad nos pertenece a todos, y en la medida que todos participemos en ella, estamos utilizando mecanismos de poder crecer con la ciudad, de poder crecer como personas y como familias” (José Alonso González, gerente Empresa de Desarrollo Urbano, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).

Continúa

Muestra del contenido ideológico en torno a la ciudad

Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
<p>“Medellín social e incluyente significa que es necesario avanzar hacia una ciudad que sea capaz de convertir en atenciones concretas las necesidades esenciales para que todos vivamos una vida digna” (Plan de Desarrollo 2004-2007, p. 24).</p>	<p>“[...] estamos derrumbando las paredes que por tantos años nos separaron y que hoy podemos reencontrarnos y hacer una ciudad para todos” (Alcaldía de Medellín, s.f.).</p>	<p>“En 1991 éramos la ciudad más violenta del mundo, ahora trabajamos para que Medellín sea la más educada” (Alcaldía de Medellín, s.f.).</p>
<p>“Medellín, un espacio para el encuentro ciudadano, propone que el territorio, en sus dimensiones de espacio público y vivienda, constituyan un hábitat que dignifique a quienes desarrollan su vida diaria en él” (Plan de Desarrollo 2004-2007, p. 24).</p>	<p>“[...] intervenir dentro de la ciudad tratando siempre buscar que los límites desaparezcan y [...] un espacio público de valor para la convivencia” (Carlos Mario Rodríguez, gerente de Diseño Urbano EDU, Conversatorio Urbanismo, equidad y convivencia ciudadana, 2007).</p>	<p>“Medellín es hoy un verdadero laboratorio de gestión pública, donde todos pueden venir a aprender de transformaciones y de procesos de administración pública para crear una ciudad sostenible, de inclusión y de oportunidades” (Alcaldía de Medellín, BID, 2009, p. 74).</p>
<p>“Medellín productiva, competitiva y solidaria, hace referencia a la necesidad de recuperar el espíritu emprendedor y la capacidad de generar riqueza con el trabajo productivo, que es una impronta cultural de los antioqueños” (Plan de Desarrollo 2004-2007, p. 24).</p>	<p>“Tenemos que juntarnos sector público y sector privado y sociedad civil en muchos aspectos para avanzar juntos, pero es bajo los intereses de la sociedad que los representa el Estado y la administración municipal” (Sergio Fajardo, Panel de Clausura, Seminario La transformación de Medellín, 2007).</p>	<p>“Hay una insuficiente integración de la ciudad y la región con el país y el mundo” (Plan de desarrollo 2004-2007, p. 14).</p>
<p>“Medellín integrada con la región y con el mundo, se refiere a la importancia de proyectar internacionalmente a la ciudad, desde una perspectiva integral, que articule los procesos económicos, sociales, políticos y culturales” (Plan de Desarrollo 2004-2007, p. 24).</p>	<p>“[...] se propende por avanzar en un modelo de ciudad en el cual el desarrollo se revierta en mayores condiciones de equidad e inclusión social” (Plan de Desarrollo 2008-2011, p. 25).</p>	<p>“Son muchos los aportes de otras regiones del país, otras culturas y mercados del mundo, que pueden incorporarse a nuestros procesos de desarrollo” (Plan de desarrollo 2004-2007, p. 14).</p>

Fuente: Quinchía (2011)

En cuanto a la *política*, se destacan varios elementos discursivos que adquieren importancia: la gobernabilidad como fin político, la propuesta de una práctica política novedosa y la relación entre el urbanismo y la gestión política.

En el primero se difunde el propósito de hacer de Medellín una ciudad gobernable, caracterizada por una sociedad participativa, solidaria, en convivencia y con conciencia de las responsabilidades individuales y colectivas. Una sociedad con claridad de las reglas a seguir en aras de la transparencia y la equidad, con conocimiento y aceptación de dichas reglas como principios que regulan sus acciones y las del Estado, haciendo posible sortear tensiones y conflictos y reducir el espacio para el ejercicio de la violencia.

El logro de la gobernabilidad se asocia con un nuevo estilo de gobierno, que recupere la soberanía del Estado en todo el territorio y reconstruya su legitimidad y credibilidad, que gestione el desarrollo en concertación con la ciudadanía de modo transparente y abierto, que cierre la brecha entre los administradores y los ciudadanos y que lidere una deliberación pública permanente para construir el consenso sobre el futuro deseado. En este nuevo estilo de gobierno, el desarrollo de la ciudad se presenta como un compromiso entre la Administración local y los ciudadanos.

Respecto al segundo elemento, la política se presenta como un ejercicio de democracia y de participación que permite la construcción de una

cultura política sustentada en el interés colectivo. La política se asume como potenciador de cambios, reflejado en mayores espacios para el consenso y la deliberación pública, en la armonización de los intereses colectivos y divergentes sobre la base de la cooperación y en la articulación de distintos actores para el logro de los fines establecidos. En este escenario aparece la corresponsabilidad como una forma de gobernar e integrar a los actores, facilitando la articulación de esfuerzos, el surgimiento de una cultura de la civilidad y la revalorización de lo público. Dicha cultura deberá expresarse en el respeto a las reglas, en la disposición para construir consensos y en la coherencia entre el comportamiento individual, las normas y el comportamiento colectivo. A ello se adhiere la idea de autorregulación, entendida como la capacidad de cada persona de construir acuerdos entre diferentes intereses y desde el respeto a las normas por convicción y el ejercicio de control social.

La nueva política se asocia con un estilo de gestión dirigido a la transformación de las prácticas y los procesos de las instituciones públicas. Dicho estilo se caracteriza por la relevancia otorgada a la participación ciudadana, por la promoción de una nueva cultura política y ciudadana en las que prime el interés y el respeto por lo público. Por tanto se promulga que la inversión pública se orienta por indicadores y no por razones políticas, siendo clave el carácter participativo de la planeación. La nueva política se vincula además con la generación de confianza por medio de las actuaciones del Gobierno, los funcionarios públicos y sus representantes, para recobrar la credibilidad en la institucionalidad y fomentar el civismo entre los ciudadanos.

En cuanto al tercer elemento discursivo, la gestión política aparece como un factor determinante

en la transformación urbana. Se habla de la voluntad política como una condición que la posibilita. En este contexto cobran especial significación el urbanismo y la arquitectura como herramientas o estrategias para la gestión política, las cuales trasladan en su aplicación los valores y principios de acción política adoptados. De este modo, en la práctica del urbanismo se promulgan la transparencia, la honestidad, la participación y el bien común, entre otros principios rectores, además de la primacía que se otorga al conocimiento sin improvisación, a la pasión sumada a la razón y a la sensibilidad frente a la transformación de ciudad liderada.

Sin embargo, se aprecia que al privilegiar la voluntad política como una condición sin la cual la transformación urbana no hubiese sido posible, se desconocen otros hechos que la facilitaron, entre ellas la desmovilización de grupos armados que permitió el ingreso de la institucionalidad y la fuerza del Estado a ciertos territorios, así como de los logros de la Administración municipal en el período de gobierno 2001-2003, en especial los referidos a la educación (aumento de cobertura y recursos para infraestructura).

Para finalizar, sobresalen las representaciones y el constante contraste entre lo que se denomina buena política y lo que se considera política oscura, oculta o engañosa, asociada con el modelo clientelista de poder. La primera basa sus actuaciones en la técnica, en el conocimiento científico, en la planeación y en la búsqueda del interés colectivo. La segunda actúa bajo intereses particulares y de manera improvisada. También se difunde la creencia en un modelo de gobierno que rompe con el modelo anterior y resuelve problemas de una deuda social acumulada y la creencia en el poder del urbanismo para mejorar la calidad de vida y alcanzar la equidad social.

Tabla 4.
Muestra del contenido ideológico en torno a la política

Muestra del contenido ideológico en torno a la política		
Nociones (re)producidas	Valores	Actitudes/creencias
<p>“Desde nuestra posición ideológica, la política es un ejercicio fundamentalmente permanente de ciudadanía y especialmente un ejercicio de participación” (Juan Bernardo Gálvez, gerente del Centro, Conversatorio El papel de la política en las transformaciones urbanas, 2007).</p>	<p>“El Municipio de Medellín trabajó en la implementación de un modelo de gestión pública orientada al logro de resultados, el cual contribuye al fortalecimiento de una administración transparente y participativa” (Plan de Desarrollo 2008-2011, p. 20).</p>	<p>“La integralidad viene cuando de parte de la voluntad política se ponen todas las herramientas en los proyectos urbanos para que toda la sociedad, las comunidades, los líderes, se expresen, participen” (Cesar Hernández, gerente PUI Nororiental, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).</p>
<p>“En este cuatrienio nos proponemos fortalecer y ampliar el alcance de este nuevo estilo de gestión, el cual constituye un cambio sustancial en la cultura y los procesos de las instituciones públicas” (Plan de Desarrollo 2008-2011, p. 20).</p>	<p>“Sabemos que la consolidación definitiva de este modelo requiere sin embargo de la voluntad política y el esfuerzo decidido de varias administraciones, así como del compromiso de la ciudadanía para ejercer su rol en el control social de manera responsable y con un sentido amplio de la corresponsabilidad” (Plan de Desarrollo 2008-2011, p. 20).</p>	<p>“Es absolutamente necesario, hacer política ¡de la buena!, no política oscura, política oculta o política engañosa” (José Fernando Ángel, secretario de Tránsito y Transporte Municipal, Conversatorio El papel de la política en las transformaciones urbanas, 2007).</p>
<p>“Lo político entendido como el interés por lo público, es el que debe realmente transformar la ciudad y darle un valor en el sentido de equidad para propiciar una muy buena convivencia ciudadana” (Carlos Mario Rodríguez, gerente de Diseño Urbano EDU, Conversatorio Urbanismo, equidad y convivencia ciudadana, 2007).</p>	<p>“[...] los principios son tan importantes, los principios no se negocian, usted puede ser de esta compañía y puede aportar dentro del esquema que nosotros tenemos acá, pero sabe que está aportando para que hagamos esta propuesta de sociedad, no es para que después cuando lleguemos al poder le devolvamos en favores [...]” (Sergio Fajardo, Panel de Clausura, Seminario La transformación de Medellín, urbanismo social, 2007).</p>	<p>“Cuando nosotros llegamos a la Administración Municipal, partimos de un modelo que rompe con el modelo clientelista de poder, de intervenciones urbanas, intervenciones sociales, para resolver prioritariamente problemas o una deuda social acumulada muy grande” (Federico Restrepo, director Departamento Administrativo de Planeación, Conversatorio El papel de la política en las transformaciones urbanas, 2007).</p>
<p>“La inversión pública ubicada con criterios serios no politiqueros, como por ejemplo los indicadores de desarrollo humano o de calidad de vida, son una magnífica oportunidad para aprovecharlos y crear tejido social” (José Alonso González, gerente Empresa de Desarrollo Urbano, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).</p>	<p>“[...] apostarle a la nueva transformación desde nuestro punto de vista, nuevo, como una nueva política de implementación, pasando siempre sobre la voluntad política” (César Hernández, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).</p>	<p>“[...] desde la política o con la política el urbanismo es una de las estrategias más poderosas para mejorar la calidad de vida y buscar la equidad social” (Alejandro Echeverri, director de Proyectos Urbanos de la Alcaldía, Conversatorio Arquitectura y Naturaleza, 2007).</p>
<p>“¿Con qué enfoque queremos hacer la nueva política? Obviamente el planeamiento participativo” (José Fernando Ángel, secretario de Tránsito y Transporte Municipal, Conversatorio El papel de la política en las transformaciones urbanas, 2007).</p>	<p>“Esta administración ha considerado importante la participación ciudadana” (Clara Inés Restrepo, secretaria Desarrollo Social Municipal, Conversatorio La participación de la comunidad en el proceso de desarrollo de un proyecto urbano, 2007).</p>	<p>“La política es clave para la transformación de la sociedad” (Alcaldía de Medellín, s.f.).</p>

Fuente: Quinchía (2011)

Conclusiones

El rastreo al surgimiento de la noción de urbanismo social en el discurso de la municipalidad evidencia su construcción a partir de representaciones asociadas con la transformación socio-espacial de zonas marginales de la ciudad y rápidamente adquiere fuerza como un discurso y un conocimiento institucionalizado. Esto, ayudado de un amplio contenido ideológico expresado en creencias, actitudes, nociones y valores por medio de los cuales se ejerce poder, dominación y control en tanto evalúan y clasifican espacios, sujetos, actores y sus acciones, introducen nuevos significados e imágenes de la realidad, induciendo comportamientos y legitimando o deslegitimando las actuaciones de actores, grupos y comunidades.

En cuanto al contenido ideológico del discurso, se visibilizan en conjunto los propósitos del urbanismo social y las características del modelo de ciudad propuesto. En tal sentido, la práctica discursiva que vehicula este tipo de urbanismo se inscribe en la propuesta de un modelo de ciudad y de gestión del desarrollo, que aunque explicita la reorientación del desarrollo municipal situando como eje al ser humano y su bienestar y no solo el crecimiento económico, no se distancia de adecuar la ciudad para su inserción en las redes de economía global. Para ello, en el discurso se expresa la necesidad de superar obstáculos como la pobreza, la exclusión, la desigualdad, la violencia, la falta de un crecimiento económico sostenido y sostenible y la baja gobernabilidad democrática que ha caracterizado a la ciudad.

Lo anterior se refleja en los procesos de jalamiento y acondicionamiento, considerados en el plan de desarrollo del período 2004-2007, para la gestión del desarrollo. Los primeros, “basados en la demanda, que le permiten a la ciudad conectarse

productivamente a los mercados, crear riqueza y generar un crecimiento económico robusto” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 9); los segundos son procesos de acondicionamiento en todos los ámbitos, “que permiten hacer de ese crecimiento algo sostenible y concretable en mayores niveles de desarrollo humano” (Alcaldía de Medellín, 2004, p. 9). El urbanismo social se sitúa como un proceso de acondicionamiento de la ciudad articulado a las demandas regionales y globales de desarrollo, que vincula el discurso con los propósitos de transformación, por medio del cual se indica cómo se produce el espacio, quién(es) lo produce(n) y su función.

El análisis del discurso del urbanismo social devela la búsqueda de una ciudad gobernable, normalizada, productiva y competitiva, entre otros rasgos que dan significado a esta práctica local en varios sentidos: 1) El urbanismo social como una práctica para la producción de espacios gobernables. 2) Una práctica que produce espacios para el control y normalización de los ciudadanos. 3) Una práctica para la adecuación productiva de la ciudad.

Respecto a la estrategia analítica y metodológica adoptada en la investigación, se destaca la importancia que en los estudios urbano-regionales reviste comprender, desde una perspectiva crítica, la relación lenguaje-ideología-poder implicada en los procesos de planeación y gestión del territorio. Hoy, esta relación se hace visible en el espacio urbano, entre otros hechos, en la circulación a escala mundial de imágenes e idearios de ciudades que alcanzan a posicionarse como modelos (Sánchez y Moura, 2005), dinámica en la que se inscribe el urbanismo social de Medellín. Esta construcción simbólica de las ciudades se materializa en acciones que conducen al espacio urbano hacia ciertas formas, usos y actores, reflejando la función del lenguaje no solo

en la organización del espacio sino también de las relaciones y las prácticas sociales (Lopes de Souza, 2011).

En este sentido, es necesario que en los estudios urbano-regionales se visibilice cada vez más la preocupación por el lenguaje que hasta ahora aparece como un asunto marginal, pese a la relevancia que adquiere en otras áreas de las ciencias sociales y humanas, en las cuales el análisis del discurso se impone con fuerza (Lopes de Souza, 2011). En ello, el enfoque analítico y metodológico adoptado en esta investigación resulta útil para la revisión crítica de los procesos de planeación y gestión del territorio, en la comprensión de la función que el discurso y la ideología desempeñan en ellos y de la manera en que se articulan a ejercicios de poder y control. Para el caso de Medellín, se evidencia cómo el discurso, la ideología y el poder se articulan en la construcción, circulación y legitimación del modelo de urbanismo social impactando tanto aspectos físico-espaciales como también sociopolíticos de la ciudad.

Bibliografía

Alcaldía de Medellín y Banco Interamericano de Desarrollo. (2009). *Medellín, transformación de una ciudad*. Medellín: Alcaldía de Medellín, Banco Interamericano de Desarrollo.

Alcaldía de Medellín. (2004). *Plan de Desarrollo 2004-2007. Medellín, compromiso de toda la ciudadanía*. Medellín: Autor.

Alcaldía de Medellín. (2008). *Plan de Desarrollo 2008-2011. Medellín es solidaria y competitiva*. Medellín: Autor.

Alcaldía de Medellín. (s. f.). *Del miedo a la esperanza. Alcaldía de Medellín 2004-2007*. Medellín: Autor.

Fairclough, N., y Wodak, R. (2000). Análisis crítico del discurso. En T. A. van Dijk (Comp.), *El discurso como interacción social* (pp. 367-404). España: Gedisa.

Foucault, M. (s. f.). *El sujeto y el poder*. (S. Carassale y A. Vitale, Trad.). Recuperado de <http://terceridad.net/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/Foucault-M.-El-sujeto-y-el-poder.pdf> (Original publicado en 1988).

Harvey, D. (2007). *Derecho a la ciudad*. Recuperado de http://www.choike.org/documentos/dc_harvey.pdf

Jäger, S. (2003). Discurso y conocimiento: aspectos teóricos y metodológicos de la crítica del discurso y del análisis de dispositivos. En R. Wodak y M. Meyer (Comp.), *Métodos de análisis crítico del discurso* (pp. 61-100). Barcelona: Gedisa.

Lopes de Sousa, M. (2011). A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. En A. Fani, A. Carlos, M. Lopes de Sousa y M. Beltrão (Org.), *A produção do espaço urbano. Agentes, e processos, escalas e desafios* (pp. 147-166). São Paulo: Editora Contexto.

Meyer, M. (2003). Entre la teoría, el método y la política: la ubicación de los enfoques relacionados con el ACD. En R. Wodak y M. Meyer (Comp.), *Métodos de análisis crítico del discurso* (pp. 35-59). Barcelona: Gedisa.

Quinchía, S. (2011). *Discurso, ideología y poder en la producción de ciudad: un acercamiento a la práctica discursiva del urbanismo social en la ciudad de Medellín, 2004-2011*. (Tesis de maestría). Recuperada de <http://www.bdigital.unal.edu.co/5350/>

Sánchez, F., y Moura, R. (2005). Ciudades-modelo: estrategias convergentes para su difusión inter-

nacional. *Eure*, 31 (93), 21-34. Recuperado de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0250-71612005009300002&script=sci_arttext

Van Dijk, Teun A. (2003). La multidisciplinariedad del análisis crítico del discurso: un alegato a favor de la diversidad. En R. Wodak y M. Meyer (Comp.), *Métodos de análisis crítico del discurso* (pp.143-177). Barcelona: Gedisa.

Van Dijk, Teun A. (2005, abril-junio). Ideología y análisis del discurso. *Utopía y Praxis Latinoamericana: Revista Internacional de Filosofía Iberoamericana y Teoría Social*, 10 (29), 9-36.

Wodak, R. (2003). El enfoque histórico del discurso. En R. Wodak y M. Meyer (Comp.), *Métodos de análisis crítico del discurso* (pp. 101-142). Barcelona: Gedisa.

Centro *versus* periferia:

a produção periférica de habitação social na “cidade modelo” brasileira

Fecha de recepción: 8 de octubre de 2012 Fecha de aceptación: 1 de febrero de 2013

Joana Zattoni Milano

Mestranda em Planejamento Urbano

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

joanamilano@gmail.com

Mariana Galacini Bonadio

Mestranda em Sustainable Territorial Development

Consortium: Università Degli Studi di Padova, K.U Leuven,

Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Universidade Católica Dom Bosco

mari.bonadio@gmail.com

Resumo Há no Brasil uma urgência de politização das intervenções em áreas centrais, sendo inúmeras as dificuldades de desenvolvimento de uma política urbana que estabeleça como premissa básica a utilização socialmente justa do território. A partir de uma revisão bibliográfica e da reflexão referente à produção do espaço em Curitiba, este artigo pretende abordar o processo histórico de exclusão sócio-espacial na “cidade-modelo” revigorado por investimentos públicos e pela atual legislação de uso e ocupação do solo, sem a utilização dos instrumentos administrativos e fiscais do Estatuto da Cidade. A problemática da habitação jamais é mencionada no discurso de Curitiba como cidade “modelo” em planejamento urbano e regional. Como resultado, pode-se admitir que a produção dos conjuntos habitacionais distantes da área central, a manutenção de imóveis ociosos para especulação e as ocupações irregulares em Áreas de Proteção Permanente, seriam estratégicos para a preservação da paisagem do “cartão postal” da cidade.

Palavras chave **Áreas centrais, curitiba, habitação de interesse social, reabilitação urbana.**

**Palavras chave
descriptor** **Habitação de custos, a regeneração urbana, programas de habitação,
Curitiba (Brasil)**

Centro *versus* periferia:

la producción periférica de vivienda de interés social en la “ciudad modelo” de Brasil

Resumen En Brasil, la politización de las intervenciones en los centros urbanos se ve urgente, ya que son numerosas las dificultades en el desarrollo de una política urbana que tenga como premisa el uso socialmente justo del territorio. Basado en una reflexión y revisión de la literatura sobre la producción de espacio urbano en Curitiba, este artículo aborda el tema del proceso histórico de exclusión socio-espacial en la “ciudad modelo”, revigorizado por la inversión pública y la legislación del uso del suelo, sin la aplicación de los instrumentos administrativos y fiscales del Estatuto da Cidade (Ley Federal 10.257 de 2001). El tema de la vivienda no está mencionado en el discurso que legitima la idea de Curitiba como un “modelo”; como resultado se puede suponer que la producción de viviendas alejadas de la zona céntrica y la conservación de propiedades subutilizadas a la especulación son estratégicos para la preservación de la “tarjeta postal” de Curitiba.

Palabras clave Curitiba, renovación urbana, vivienda social.

Palabras clave descriptor Vivienda popular, Rehabilitación urbana, programas de vivienda, Curitiba (Brasil)

Centre vs. Periphery:

the Peripheral Production of Social Housing in Brazil’s ‘Model City’

Abstract In Brazil, the politicisation of interventions in urban centres seems urgent, for many are the difficulties in developing an urban policy with a socially fair use of land as its main objective. Based on a reflection and revision of the literature on the production of urban space in Curitiba, this paper studies the historic process of socio-spatial exclusion in the ‘model city’, reinvigorated by public investment and land-use legislation disregarding the administrative and fiscal instruments of the Estatuto da Cidade (City Statute) (Ley Federal 10.257 of 2001). The problem of housing is not mentioned in the discourse legitimising the idea of Curitiba as a ‘model’. As a result, this might lead to suppose that the creation of housing in areas distant from the centre and the conservation of underutilised property are strategic for the preservation of the ‘postcard’ image of Curitiba.

Key words Curitiba, Urban Renovation, Social Housing.

Key words plus Low cost housing, urban renewal, Housing programmes, Curitiba (Brazil)

Introdução

A cidade de Curitiba é considerada, por seu suposto sucesso no planejamento urbano, “capital de primeiro mundo”. É reconhecida nacional e internacionalmente pelo pioneirismo e criatividade no que diz respeito ao uso e ocupação do solo, transporte coletivo e sustentabilidade ambiental. No entanto, no difundido discurso que trata a cidade como “modelo”, a problemática da habitação não é mencionada. Apesar de ter sido uma das primeiras cidades do Brasil a adaptar, em 2004, seu Plano Diretor (cuja legislação vigente era de 1966) ao Estatuto da Cidade —Lei Federal 10.257/2001— grande parte dos instrumentos introduzidos, que visam principalmente o cumprimento da função social da propriedade e da cidade e o combate à especulação imobiliária, ainda não foram regulamentados. Há ainda a presença significativa de imóveis abandonados e subutilizados na área central de Curitiba, assim como mocós e cortiços em péssimas condições de habitabilidade. Sabendo-se que o déficit habitacional de Curitiba, de acordo com a Fundação João Pinheiro, é de 31.240 domicílios, acredita-se ser indispensável que em seu planejamento seja previsto habitação acessível e de qualidade para a população de menor renda, assim como uma política inclusiva de reabilitação da área central, para que então possa considerar-se “pioneira e criativa” —como o discurso da cidade-modelo a descreve—.

A partir das questões expostas, pretende-se, neste artigo, iniciar uma discussão acerca da produção de Habitação de Interesse Social na área central

de Curitiba. Primeiramente apresenta-se uma revisão bibliográfica acerca da função habitacional na reabilitação de áreas centrais degradadas, aliada a uma análise sobre política urbana brasileira a nível federal. Parte-se para um diagnóstico da realidade local, abrangendo a caracterização da área central de Curitiba e da produção de Habitação de Interesse Social no município.

O uso habitacional na reabilitação de áreas centrais

O essencial do fenômeno urbano é compreendido justamente pela figura do centro. A realidade urbana só existe com a centralidade, ou seja, com a aglomeração e a atração de fluxos, pessoas, objetos. As próprias forças econômicas e políticas requerem a centralidade a fim de organizar atividades sociais (Lefebvre, 1999; Corrêa, 1989).

Atribuídos de valores antropológicos, sociológicos e políticos (valor de uso) e de valores econômicos (valor de troca), os centros urbanos, mais do que qualquer outra área da cidade, são espaços complexos e de difícil apropriação por um setor social claramente dominante. Segundo Tourinho (2009), esta sensação de que o “centro não tem dono” reflete o fato de que intervir nos centros urbanos requer consenso constante entre as forças diversas que nele atuam e os vários interesses dos diferentes agentes sociais (das instituições públicas às privadas) que reivindicam deste território certo tipo de representatividade, seja operativa ou simbólica.

As motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos, de maneira generalizada, consideram-nos como lugares de destaque na transformação da cidade, em função de sua potencialidade urbanística enquanto núcleos agregadores de uma multiplicidade de atividades frente à acumulação histórica de investimentos públicos e privados e a presença de infra-estrutura consolidada, que ao ser utilizado de maneira mais racional, garante melhor gestão do espaço urbano disponível. Reinseridas no contexto urbano atual, estas áreas se tornam mais atrativas para a realização das funções urbanas e territoriais que podem exercer em seu interior e em sua área de influência imediata, cumprindo sua função social para a coesão urbana.

Se há consenso da necessidade de intervenção nos centros urbanos, esta se sustenta por um processo de deterioração vivido nestas áreas. Cabe destacar, que num contexto de economias urbanas em competição, onde o *city marketing* é utilizado como instrumento fundamental para aumentar a capacidade de atração da cidade, sob influência do planejamento estratégico, os centros urbanos em processo de abandono, especialmente os considerados históricos, são fortemente estigmatizados como áreas degradadas. Por serem bem localizadas e estigmatizadas como áreas degradadas, são convenientemente interpretadas como áreas possíveis da atuação do setor privado que, contando com a intervenção estatal, dependente das exigências dos agentes privados, permite que os interesses de mercado se sobreponham ao processo de planejamento (Sánchez, 1999; Moreira, 2008).

Desta forma, um significativo impacto de muitas renovações e projetos de intervenção contemporâneos verifica-se na expulsão da população residente das áreas centrais e substituição por estratos sociais de mais alta renda, caracterizando um processo de gentrificação nas áreas

degradadas recuperadas, marcadas pela valorização imobiliária.

É principalmente ao ser transformado em estratégia de acumulação de capital para economias urbanas em competição, que Silva (2006) aponta para o risco da gentrificação dos centros urbanos nas práticas de intervenção contemporâneas. De acordo com D’Arc (2006), os atuais promotores nacionais de programas de “revitalização”, expressão consagrada no Brasil para as intervenções nas áreas centrais degradadas, ainda não reconheceram o cenário desejado para os centros urbanos diante à força de mercado e da concorrência internacional, grandes tendências contemporânea.

Da grande maioria de experiências de “revitalização” urbana brasileiras que funcionaram sob a ótica do trinômio lazer, turismo e comércio (como Salvador, Recife, entre outros) resultou-se a permanência do uso temporário ou esporádico. Apesar de estas atividades criarem focos de movimento, não restabelecem uma base de vida urbana permanente. Parece, então, que a definição de “reabilitação” de Maricato (2001) seja mais promissora para a efetivação de intervenções nos centros urbanos. Esta é então entendida como uma ação que preserva ao máximo o ambiente construído existente, como as pequenas propriedades, fragmentação no parcelamento do solo, etc. e dessa forma os usos e a população moradora (Maricato, 2001). Neste sentido, a promoção do uso habitacional em áreas centrais, percebe-se como uma abordagem de reabilitação de centros urbanos capaz de dotar estas áreas de uso permanente e de diversidade.

A promoção do uso residencial das áreas centrais possibilita, sobretudo, que estas tenham uso 24 horas, reflexão bastante explorada por Jacobs em *Morte e Vida das grandes cidades* sobre as condições para a diversidade urbana e sensação de segurança. Com a promoção do uso habitacional

são estimulados também outros usos, especialmente comércio e serviços de bairro, como padarias, supermercados e outros. A concentração de bens, serviços e postos de emprego (mesmo com a dispersão locacional de negócios) facilita e reconduz ao retorno de habitações nas áreas centrais, reduzindo sensivelmente a necessidade de deslocamento diário moradia-trabalho, por exemplo.

Por meio da recuperação do estoque imobiliário subutilizado promove-se o uso e a ocupação democrática e sustentável dos centros urbanos, propiciando o acesso à habitação com a permanência e a atração de população de diversos estratos sociais, principalmente as de baixa renda. Segundo Maricato (2001), as experiências realizadas nos últimos anos provam que são os programas habitacionais que efetivam a reabilitação de áreas centrais, pois “permitem deslanchar uma reação em cadeia que incorpora financiamento e mercado”. A eficiência destes programas possibilita construir formas de reverter o modelo de urbanização baseado na contínua expansão das fronteiras das cidades, assim como a proliferação de assentamentos irregulares, ao incluir a oferta de habitação social.

No entanto, observa-se que as propostas para promoção do uso habitacional nas áreas centrais enfrentam ideologias e práticas ainda instaladas, como a da “ideologia da casa própria”. A prática urbana está, historicamente, ligada a prática de expansão urbana baseada na construção nova como provisão habitacional em detrimento da recuperação do estoque construído. A construção de moradia em grande escala, e o fornecimento de infra-estrutura básica aos milhares de assentamentos populares ainda monopolizam as políticas habitacionais, a exemplo do programa “Minha Casa, Minha Vida” (MCMV), instituído pelo Ministério das Cidades e Governo Federal, em 2007, com o objetivo de alavancar a economia através do setor da construção civil.

O novo programa em muito se assemelha à política habitacional do BNH, alvo de muitas críticas, entre as quais a promoção da expansão ou a dispersão da malha urbana, desencadeando assim um elevado dispêndio de recursos financeiros destinado à execução da infra-estrutura dos conjuntos habitacionais, localizados em áreas longínquas dos centros urbanos. A estrutura do programa MCMV está fortemente ancorada na participação do setor privado, ou seja, a provisão habitacional para a população de menor renda está nas mãos do mercado. Uma vez que as regras de mercado sugerem a garantia da maior taxa de lucro possível, ainda que os projetos atendam às exigências técnicas mínimas estabelecidas pelo MCMV, os ganhos com a produção habitacional somente serão possíveis a partir de uma redução no custo de construção e/ou da redução do preço da terra. São muitas as conseqüências decorrentes do novo programa, como por exemplo, a construção de unidades habitacionais em locais muito afastados das áreas centrais e a padronização dos empreendimentos (Cardoso, Araújo & Araujo, 2011).

Em contraste ao “Minha Casa, Minha Vida” apresenta-se o Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, criado em 2003, coordenado pelo Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Programas Urbanos. Neste programa percebe-se mudanças que apontam para um processo de gestão integrado do espaço urbano, e parecem traçar possibilidades mais promissoras para os centros urbanos degradados.

A principal contradição entre estes dois programas, além dos princípios ideológicos e interesses político-econômicos envolvidos, é que no encarte do programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais (República Federativa do Brasil, 2005) se afirma a existência de 4.580.147¹ de domicílios vagos em áreas urbanas, enquanto a

meta do programa Minha Casa, Minha Vida, diz proporcionar a construção de 1.000.000 de moradias para famílias com renda mensal até dez salários mínimos. Pelos números, conclui-se que as novas habitações propostas pelo segundo programa, com investimento federal de R\$ 34 bilhões, atingem apenas um quinto do estoque imobiliário subutilizado no país, a maioria situada em áreas consolidadas e centrais. É preciso destacar que grande parte das novas edificações que visam atender as camadas populares está distante dos centros urbanos e promovem o adensamento populacional de baixa renda em áreas não servidas de infra-estrutura em novas frentes de expansão imobiliária.

Percebe-se, então, que a ação de reabilitação urbana ligada ao uso habitacional é um processo que demandará modos de atuação dos poderes públicos ainda desconhecidos ou pouco utilizados, fundamental para as cidades brasileiras, ao permitir o melhor uso do patrimônio edificado. Neste sentido, o melhor uso do patrimônio construído —referindo-se à equivalência entre o déficit habitacional brasileiro e o número de imóveis vazios— é um desafio para a gestão urbana brasileira, associada à mudança de cultura na gestão urbana e na produção habitacional. O Plano Nacional de Habitação (PlanHab), de 2008, prevê um programa específico para a “Promoção de Unidades Habitacionais em Áreas Urbanas Centrais”. De acordo com o PlanHab:

Para efeitos de planejamento, cada municipalidade deverá delimitar, em seus planos diretores ou outros instrumentos de planejamento e gestão territorial, suas áreas urbanas centrais onde serão produzidas as habitações de interesse social. A exata delimitação dessas áreas é de extrema importância para que os recursos não sejam drenados para outras partes da cidade que não cumprem funções centrais (República Federativa do Brasil, 2008, p. 164).

Essa medida, assim como muitas outras previstas pelo PlanHab, ainda não foi articulada pelos planos municipais na grande maioria dos municípios brasileiros, inclusive Curitiba, cujo Plano Diretor não menciona Habitação de Interesse Social, assim como nenhum tipo de ZEIS ou SEHIS, na área central da cidade.

No campo da melhoria habitacional e reabilitação de imóveis subutilizados, percebe-se, portanto, a urgência de desenvolvimento de programas que considerem as condições socioeconômicas instaladas nas áreas centrais com formas de concessão de crédito e apoio técnico e operacional aos proprietários e moradores estabelecidos com a necessária eficácia. Parâmetros de desenvolvimento urbano centrados na importância dos atributos econômico, social, cultural e simbólico das áreas centrais das cidades, permitem propostas de intervenções de natureza socioespacial, em que a estruturação do espaço é determinada por objetivos de inclusão social, revitalização econômica e preservação do patrimônio material socialmente produzido.

Novas iniciativas de implementação de ações de reabilitação urbana com enfoque residencial, como atuações alternativas relevantes, que fazem frente a práticas usuais e a ideologias ainda vigentes, permitem identificar um campo de produção habitacional a partir da recuperação de edificações subutilizadas ou abandonadas e da ocupação de vazios urbanos, como a locação social, medida também prevista pelo PlanHab no sub-programa: “Promoção de Locação Social de Unidades Habitacionais em Centros Históricos e Áreas Consolidadas”.

Tal proposta visa atender famílias sem renda ou cuja renda líquida é muito baixa, apresentando, nesses casos, alto risco de crédito para os

1 Dados do Censo IBGE de 2000, utilizado no encarte do Ministério das Cidades (2005).

Agentes Financeiros. Devido às precárias garantias oferecidas para o financiamento, os Agentes Financeiros têm evitado atender esse segmento (República Federativa do Brasil, 2008). A proposta deveria ser implantada prioritariamente em centros históricos e áreas consolidadas, onde há significativas concentrações de demandas por moradias alugadas e onde o preço dos imóveis residenciais é demasiado alto para as famílias que não possuem moradias próprias, tampouco renda suficiente para acessar as demais linhas de financiamento existentes.

O objetivo deste sub-programa é, além de subsidiar os aluguéis das habitações em valores compatíveis com as necessidades familiares e capacidade de pagamento, promover a mobilidade espacial dos beneficiários que necessitam mudar os locais de residência para melhor aproveitamento das oportunidades de trabalho. De acordo com o PlanHab, o acesso aos imóveis para locação social deveria ser feito por meio de contratos de locação social firmados entre os proprietários e os beneficiários finais. A previsão de financiamento deve se dar através de (i) repasse de recursos não onerosos do FNHIS para Fundos Municipais de Habitação com o objetivo de subsidiar o aluguel social, ou seja, de complementar a capacidade de pagamento das famílias, e (ii) financiamentos com recursos onerosos do FGTS para proprietários e empreendedores privados para execução de reformas e melhorias de unidades localizadas em centros históricos e áreas consolidadas que serão acessadas pelas famílias.

No entanto, um dos impactos mais imediatos sobre o programa MCMV, no âmbito do FNHIS, diz respeito à eliminação dos repasses de recursos para as ações de provisão habitacional:

Desde o lançamento do PMCMV, o FNHIS passou a concentrar os seus recursos nas ações de urbanização de assentamentos precários e de desenvolvimento

institucional, por orientação do MCid acatada pelo Conselho Gestor. Vale ressaltar que, para 2010, priorizou-se a alocação de recursos em obras complementares a projetos em andamento financiados com recursos do PAC, o que mostra o caráter subsidiário do FNHIS nas decisões de política habitacional, na atual conjuntura (Cardoso, Aragão & Araujo, 2011, p. 5).

Cabe aqui dizer que a Política Nacional de Habitação (2004) assegura que os recursos do FNHIS devem ser destinados não somente à urbanização de assentamentos precários e provisão de infraestrutura, mas também à aquisição, construção, conclusão, melhoria, reforma, locação social e arrendamento de unidades habitacionais em áreas urbanas e rurais (República Federativa do Brasil, 2004). Em diversos países a locação social é considerada instrumento de grande eficácia no que concerne à provisão habitacional para a população de menor renda, vinculada à utilização do estoque de imóveis existentes. Tem-se como exemplo a política habitacional da França que, mesmo com as críticas feitas por parte da sociedade em relação ao montante de subsídio aplicado, possibilita linhas de financiamento exclusivas ao imóvel alugado, combinadas à legislação imobiliária, e aos planos de gestão exclusivos para este fim (Maricato, 2001).

Curitiba entrou no século XXI como referência nacional e internacional de planejamento urbano. Foi, e ainda é considerada “cidade-modelo”, “capital ecológica” e “capital de qualidade vida”. Fernanda Sánchez afirma que a pouca produção crítica em relação à experiência curitibana de planejamento é, ao mesmo tempo, produto e produtora de um processo histórico de construção da imagem da cidade (Sánchez, 2003).

A realidade presenciada no Município não é totalmente compatível com o discurso que a descreve. Os principais elementos urbanos que constituem o discurso da “cidade modelo”, segundo Aline Albuquerque, e que de fato são

concretizados no espaço da cidade, são: o sistema de transporte coletivo; os parques urbanos e áreas verdes; o programa de coleta seletiva de lixo; a implantação da Cidade Industrial de Curitiba; os equipamentos de lazer e cultura, e os setores estruturais da cidade, ou o chamado tripé do planejamento urbano, que trata da vinculação do uso do solo, sistema viário e transporte coletivo (Albuquerque, 2007). A política habitacional em Curitiba existe, mas não se tornou referência no discurso da “cidade-modelo” porque não se destaca; porque é frágil como em qualquer outro município brasileiro e porque são produzidas habitações padronizadas, de qualidade duvidosa, e em áreas longínquas.

A Área Central de Curitiba

Previamente, é possível caracterizar como área central de Curitiba como uma porção do território que extrapola o considerado bairro Centro, sem limites bem definidos e concretos, com um alto grau de permeabilidade, e a que melhor expressa, em termos qualitativos e quantitativos, a soma dos diferentes tempos e a materialização dos processos de reestruturação do espaço urbano de Curitiba. Contextualizada na produção do espaço urbano contemporâneo, a apreensão da especificidade desta área impõem inclusive uma reflexão dialética sobre processos múltiplos que caracterizam a produção espacial da metrópole² curitibana.

A área central de Curitiba materializa o valor concreto da figura do centro na medida em que é o ponto que cristaliza a maior quantidade de trabalho socialmente despendido na produção da

aglomeração e pela aglomeração (Villaça, 1998). É, portanto, a área de maior potencial urbanístico, frente aos investimentos públicos e privados acumulados ao longo do processo de produção do espaço da metrópole. Nenhuma outra centralidade de Curitiba supera a área central em termos de atratibilidade, mesmo que a constituição de núcleos secundários³ tenha sido induzida pelo planejamento urbano a partir da década de 1970.

Esta área encerra o núcleo urbano inicial a partir do qual a cidade de Curitiba se expandiu, contendo a maior parte das edificações originárias do processo de ocupação urbana do fim do século XIX e início do século XX, e caracterizando-se como a centralidade de maior expressão histórica e cultural de cidade. Estes valores históricos e culturais representam o seu valor de uso, criando os principais espaços de sociabilidade e encontro da cidade. Ao mesmo tempo, a área central se caracteriza por ser o maior concentrador de atividades do setor terciário (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba [IPPUC], 2010a), segmentos que se destacam pelo forte apelo na oferta e geração de bens de consumo, serviços e empregos, o que determina o seu alto valor de troca, na indução de um elevado preço do solo e especulação imobiliária.

Neste sentido, a área central constitui uma saliência positiva de atração por seus componentes antropológicos, políticos, econômicos e arquiteturais. De maneira geral, sua atratibilidade é comprovada pela acentuada ação do mercado imobiliário, apresentando os maiores preços por m² de Curitiba, assim como a manutenção da propriedade como reserva de mercado a fins de

2 A Região Metropolitana de Curitiba é composta por 26 municípios, dos quais os que mantêm relações socioespaciais mais intensas com a metrópole são: Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais (Pereira & Silva, 2009).

3 Até meados de 1960, o crescimento de Curitiba caracterizou-se pelo extravasamento de seu núcleo tradicional, tendo a mancha urbana um alcance de 7,5 km no entorno do bairro Centro (Pereira & Silva, 2009). A aprovação do Plano Diretor de 1966, que ainda constitui a base da orientação territorial curitibana, marcou o início da expansão do centro de Curitiba ao longo dos Eixos Estruturais, e o início de um dinâmico processo de periferização, especialmente na direção a nordeste e sudeste de Curitiba. O Plano Diretor de 1966 promoveu a expansão e proliferação de centralidades secundárias, tornando-as novas frentes de investimento e valorização da terra nos novos eixos estruturais (considerados centros lineares), diminuindo as inversões públicas na área central.

especulação (Pereira & Silva, 2009). O preço da terra e os valores médios de aluguel e de condomínio, regra geral, são compatíveis apenas com o padrão de rendimento das famílias de classe média, exigindo uma renda domiciliar média de 10 a 20 salários mínimos no bairro Centro e no São Francisco (IPPUC, 2010a).

A atuação polarizadora desta área na composição do mais importante e ainda diversificado núcleo de comércio e serviços da metrópole, que a caracterizam como o principal suporte econômico de Curitiba e Região Metropolitana, confirma sua intensa dinâmica, ao mesmo tempo em que permite identificar um uso efetivo do espaço especialmente no horário comercial. No período noturno, e durante os finais de semana, há uma redução de circulação de transeuntes devido ao uso majoritário de atividades comerciais, caracterizando a área como um local de permanência limitada.

Dessa maneira, entende-se que a área central apresenta duas dinâmicas distintas e complementares: uma intensa durante o horário comercial e outra rasa após este horário e aos finais de semana. Os usos que se mantêm presentes em horários e dias diversos são principalmente os relacionados ao residencial e lúdico (cultural e lazer). São, contudo, os bares e casas noturnas, que garantem uma frequência de uso prolongado, e uma movimentação maior da rua. A área central destaca-se por abrigar quantidade significativa de equipamentos culturais, que promovem uma diversificada circulação de transeuntes. No bairro podem ser encontrados 46% do total de museus da cidade e 55% dos teatros (Blascovi, 2006).

Ao ser a mais importante centralidade funcional do qual irradiam as economias da cidade e da própria metrópole, é possível constatar o impacto do desdobramento do processo de metropolização sobre as estruturas espaciais da área central.

Toda a rede integrada e não integrada de transporte converge a esta, com desembarque em ruas e praças da área central, transformando espaços públicos de convivência em áreas de transbordo. De acordo com dados da Prefeitura, (IPPUC, 2010a), a área central recebe um impacto diário dez vezes maior que a população da região. Somados ao impacto do transporte individual, que ocorre através de grandes corredores de escoamento, como as vias rápidas dos setores estruturais, vias setoriais e sistemas binários de tráfego, acentuam-se os problemas de congestionamento e de ordem ambiental na área central, decorrentes da concentração metropolitana.

Identifica-se, também, atividades que claramente migraram da área central em direção a outras localizações urbanas, como as ligadas a administração pública, que se concentram atualmente no bairro Centro Cívico, e as atividades de lazer voltadas para um público de maior renda, que migraram para o bairro Batel. É clara, ainda, a tendência de distanciamento do centro quando se trata do uso residencial. Entre as décadas de 1970 a 2000, reduziu-se em aproximadamente 4,5 mil habitantes a população absoluta do bairro Centro, com taxas de crescimento negativas a partir da década de 1990, iniciando o século XXI com uma taxa de -2,33% (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba [IPPUC], 2010b). Contudo, a densidade deste bairro mantém-se a mais elevada do município, na proporção 98,95 hab/ha em 2008, em função da verticalização predominante e padrão de ocupação dos lotes extensivo em superfície, derivada dos parâmetros legais de uso do solo caracterizada majoritariamente pela Zona Central (ZC).

No entanto, a constatação que emerge da leitura dos dados censitários publicados pelo IPPUC, e que apontam na direção de um progressivo esvaziamento populacional da área central de Curitiba, devem ser avaliados com cuidado. A

ocupação dos domicílios da área central por grupos cada vez menores de moradores, e o aumento de pessoas que moram sozinhas, refletem também mudanças na composição média das famílias (queda que vem ocorrendo nas taxas de fecundidade do país como um todo, em detrimento de unidades familiares mais numerosas), assim como características de uma estrutura etária com concentração nos estratos correspondentes à idade adulta.

Isto prova que a área central não deixou de ser atrativa como local de moradia, mas apenas que está deixando de ser um lugar adequado para se “criar família”, sob o ponto de vista dos curitibanos. Entretanto, apropriada pelo poder público como uma realidade a ser revertida, o “esvaziamento” é utilizado sob a ótica do discurso social justificando intervenções que objetivam o enobrecimento da área central. Neste ponto, é válido destacar que a produção do espaço da área central de Curitiba e sua transformação acompanham as ações do planejamento urbano, expressando uma “lógica política” que atua no sentido de impor direcionamentos objetivos à lógica de mercado, consoante a visão que se tem de interesse público (Souza & Carneiro, 2010). A atuação do poder público na produção deste espaço urbano tem se caracterizado nas últimas duas décadas por intervenções de caráter pontual e por opções claramente gentrificadoras, não abrangendo as relações dinâmicas da área, e de maneira geral ignorando questões de caráter social intrínsecos à sua ocupação.

O esvaziamento e a imagem de degradação têm sido associados à fixação de um espaço de atividades do terciário “popular”, em contraste com as atividades “nobres”⁴ do comércio e dos serviços metropolitanos que abandonam a área central, discurso percebido no Plano Regional Matriz

(IPPUC, 2010a). Trata-se, então, da preocupação do poder público com o abandono das classes médias e altas, já que as classes populares continuam a ocupar este espaço, seja através do mercado informal, atividades terciárias populares ou da ocupação de edifícios em forma de mocós e cortiços.

Segundo relatório do IPPUC, de um total de 155 “edificações abandonadas, invadidas e transformadas em mocós”, 49,57% encontram-se na regional Matriz —aglomeração dos bairros centrais da cidade—, enquanto o restante (cerca de 58 imóveis) estão distribuídos nas outras 8 regionais que conformam a cidade (IPPUC, 2010b). A degradação da área central é, portanto, constatável por edifícios abandonados ou subutilizados, tanto de uso residencial como de comércio e serviços, que, pela falta de manutenção e o mau estado de conservação, denigrem a imagem da área central, contribuindo para uma visão decadente de algumas de suas áreas. É também incontestável a grande demanda por moradia para a população de baixa renda na área central de Curitiba, uma vez que a região concentra oportunidades de emprego para essa parcela da população.

Habitação de Interesse Social na Área Central de Curitiba

Como discutido anteriormente, O Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais de 2003 e o Plano Nacional de Habitação (2008), ambos desenvolvidos pelo Ministério das Cidades, incentivam o uso de instrumentos de gestão territorial para os centros urbanos degradados. A “cidade-modelo”, no entanto, não acatou os programas sugeridos em âmbito nacional. Até o presente momento, foram irrisórias as medidas tomadas para a reabilitação da área central que incluíssem habitação de interesse social.

4 Restaurantes, casas noturnas, lojas de maior poder aquisitivo, e serviços considerados de luxo, como design, estética, migram cada vez mais em direção ao bairro Batel.

A história da política habitacional de Curitiba está diretamente relacionada com a história da COHAB-CT (Companhia de Habitação de Curitiba). A Companhia foi criada em 1965 e, desde então, é responsável pelo planejamento e execução da política habitacional do Município.

De acordo com Albuquerque, no período de 1964 a 1979 as ações do Poder Público Municipal seguiram fielmente o paradigma que norteava as intervenções do Estado brasileiro na questão habitacional, ou seja, centraram-se, quase que exclusivamente, na remoção de favelas existentes (Albuquerque, 2007). Entregue pela COHAB-CT, em 1967, o primeiro conjunto habitacional do país, financiado pelo BNH (Banco Nacional de Habitação), foi o Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. O conjunto, com aproximadamente 2100 casas, foi construído na região sul do Município, atualmente bairro CIC, ainda não urbanizada na época. De acordo com Alfred Willer, arquiteto e urbanista, diretor-técnico da COHAB-CT em 1966:

O objetivo era acabar com as favelas de Curitiba. Foi feito um levantamento socioeconômico direto pela COHAB. Quando ela foi fundada nós já tínhamos uma equipe de sociólogos, ou melhor, assistentes sociais e uma socióloga. Essa equipe fez um levantamento de todas as favelas de Curitiba na época. Eram poucas. Nas favelas estavam duas mil e poucas famílias. Então se dimensionou a vila em função disso (Willer apud Albuquerque, 2007, p. 72).

Como muitas famílias não se enquadraram nos critérios do programa e o problema não foi resolvido, em 1968, foi elaborada a Política de Erradicação das Favelas do Município de Curitiba. A política teve como objetivo a construção de núcleos de habitação provisória que serviam como habitação transitória aos favelados, até que esses pudessem adquirir outro imóvel de forma definitiva e regular. Os núcleos construídos foram

extintos em 1972, já que também não obtiveram sucesso e foram bastante criticados.

Somente no início da década de 80 a política habitacional de Curitiba começou a mostrar indícios de mudanças. Dessa vez, a proposta, que surgiu com a publicação da “Carta da Favela”, não propunha a remoção de todas as favelas, e sim colocava em pauta a questão da urbanização em locais onde as condições de salubridade fossem favoráveis e o preço da terra fosse viável. É importante ressaltar que o Fundo Municipal de Habitação foi proposto nesse período, assim como algumas parcerias com a iniciativa privada. O objetivo desse fundo é dar suporte financeiro aos programas habitacionais de interesse social nos municípios da Região Metropolitana de Curitiba. A maior fonte de arrecadação do FMHIS, cujos recursos são geridos pela COHAB-CT, tem sido proveniente da transferência de potencial construtivo. No entanto, o Conselho Fiscal não disponibiliza relatórios para consulta pública.

Ao verificar a produção de moradias pela COHAB-CT, durante o período de 1967 e 2006, percebe-se que a concentração de conjuntos habitacionais se dá na periferia da cidade, em áreas muito distantes do Centro. Com relação ao Plano Diretor de Curitiba, legalmente, o que continua vigente é o que data de 1966. Curitiba foi uma das primeiras capitais a adequar seu Plano Diretor, por meio da Lei Municipal 11.266/2004, ao Estatuto da Cidade. Entretanto, para que este entre em vigor de fato, depende de uma série de políticas específicas e da regulamentação e utilização dos instrumentos propostos. Somente assim será possível intervir no mercado de terras em sua totalidade, reduzindo os preços e combatendo a retenção especulativa do solo urbanizado. A exemplo, tem-se o IPTU progressivo, instrumento que integra o

Plano Diretor de 2004, mas cuja regulamentação deu-se apenas em 2009, restringindo-se a uma pequena parcela da área central: o entorno do Paço Municipal.

Como não houve uma adequação da lei de uso e ocupação do solo e zoneamento urbano após a adequação do Plano Diretor ao Estatuto da Cidade, em 2004, a lei de zoneamento vigente permanece a definida em 2000, elaborada como parte de um conjunto de leis urbanísticas aprovadas no mesmo ano. Não foram definidos tipos diferenciados de ZEIS na Lei de 2004. Entretanto, a lei de zoneamento de 2000 estabeleceu os Setores Especiais de Habitação de Interesse Social (SEHIS), definidos como: “[...] áreas onde há interesse público em ordenar a ocupação por meio de urbanização e regularização fundiária, em implantar ou complementar programas habitacionais de interesse social, e que se sujeitam a critérios especiais de parcelamento, uso e ocupação do solo”. Tanto a lei de 2000 como a de 2004 utilizam, de forma genérica, os termos “baixa renda” ou “menor renda”. Na Lei do Plano de 2004, a seção única que trata da Habitação de Interesse Social estabelece apenas diretrizes gerais, cabendo o detalhamento das mesmas ao Plano Municipal de Habitação e Habitação de Interesse Social (PMHIS).

Cabe ainda ressaltar que, na lei de zoneamento vigente, não foram previstos SEHIS na área central do município ou a ela próximos. Pelo contrário, todos os SEHIS estão localizados distantes da área central, abrangendo áreas já ocupadas irregularmente ou ocupadas com conjuntos e loteamentos de habitação popular realizados pela COHAB-CT. Tal fato não seria um problema se houvesse também SEHIS previstos em áreas mais acessíveis, urbanizadas e próximas às oportunidades de emprego para a população de baixa renda. No próprio diagnóstico do PMHIS consta que o

montante de área disponível nos SEHIS, teoricamente destinados a habitação de famílias com menor renda (0 a 5 s. m.), não é suficiente para atender a demanda prioritária do déficit habitacional, necessitando de áreas localizadas em outros zoneamentos da Cidade.

De acordo com o PMHIS, a “alta produção de lotes habitacionais e casas, mostra que existe uma demanda por maior quantidade de terras em relação à ocupação com habitação coletiva, o que impacta diretamente na produção habitacional, uma vez que há uma escassez de terras de baixo custo para suprir essa necessidade”. Tal argumento é utilizado para justificar a produção de moradias em áreas periféricas. Por outro lado, não é levada em consideração a quantidade de imóveis vazios e subutilizados em áreas centrais que poderiam ser aproveitados para suprir parte do déficit habitacional, estimado em 31.240 domicílios (Fundação João Pinheiro, 2006).

O cumprimento da função social da propriedade através da adoção de instrumentos de política urbana para obter maior controle do uso e ocupação do solo, assim como a regulamentação dos instrumentos estabelecidos no Plano Diretor de Curitiba para incremento na produção de moradias, foram questões estabelecidas como objetivos do PMHIS. Também se tem como objetivo a priorização no aproveitamento das áreas dotadas de infra-estrutura, não utilizadas ou subutilizadas, e a elaboração de estudos específicos para promoção de habitação em áreas de “renovação urbana”. Desde a elaboração do plano (2008), nenhum desses objetivos foi efetivado.

Sabe-se que o custo da terra em áreas centrais é elevado, mas a importância de ações que incluam habitação de interesse social nessas localidades é incontestável. Tanto o é, que diversos documentos a nível federal, como o PlanHab e

o Manual de reabilitação de áreas urbanas centrais, estabelecem medidas e propostas visando contribuir com essa questão. O Plano Diretor de Curitiba e a Política Municipal de Habitação e Habitação de Interesse Social estabelecem muito superficialmente objetivos e instrumentos para incluir a população de baixa renda em áreas dotadas de infraestrutura. Se nem mesmo instrumentos básicos, que deveriam garantir minimamente a função social da propriedade, como o IPTU progressivo no tempo, foram regulamentados, quanto tempo levará para que sejam estabelecidas medidas concretas no sentido de reabilitar a área central de Curitiba com a inclusão de políticas habitacionais inovadoras?

Conclusão

Há no Brasil, sobretudo, uma necessidade de politização das intervenções em áreas centrais. As dificuldades de desenvolvimento de uma política urbana, que estabeleça como premissa básica a utilização socialmente justa do território, são inúmeras, especialmente considerando o quadro urbano brasileiro, que materializa no território: a baixa qualidade de vida urbana, a ineficiência de serviços urbanos, a utilização inadequada de mecanismos e instrumentos de gestão, a descaracterização de políticas urbanas, a descaracterização do patrimônio edificado e urbanístico, etc.

Ou seja, na seletividade proposta pelo desejo de *tabula rasa*⁵ e preservação, tem vencido a repetição de uma mesma lógica: o retorno ao centro possibilita a utilização mais racional do solo e a infra-estrutura urbana existente, mas persiste

a dificuldade na construção de outras possibilidades urbanas, que exigem uma reflexão mais profunda a respeito das lógicas de se pensar a cidade e como intervir nela (Moreira, 2004). Desta forma, antes de tudo, é necessário assumir que são diversas as possibilidades e os cenários para a reabilitação da área central de Curitiba, que na presente realidade urbana assume também o papel de centro da metrópole, ampliando a complexidade dos fenômenos urbanos presentes e extrapolando os limites de gestão que, por lei, estariam restritos à competência do município.

Uma outra questão importante a ser destacada envolve a disponibilidade de recursos públicos para as reabilitações urbanas. No Brasil, em geral, os municípios possuem poucos recursos próprios e tendem a buscar recursos externos. Segundo Silva (2006), além do endividamento, o risco dos financiamentos internacionais é a influência que podem exercer sobre as agendas de reabilitação, cujo principal critério de êxito é a valorização imobiliária. Destaca-se, portanto, que os financiamentos e recursos de programas de habitação e reabilitação urbana devem partir principalmente de investimentos locais e nacionais, e nos casos de parcerias público-privadas, as condições devem ser coordenadas pelo poder público em prol dos interesses coletivos.

Baseado na compreensão do espaço da área central como o principal lugar simbólico de Curitiba, onde é possível se manifestar a intensa diversidade e heterogeneidade da cidade, vê-se a urgência em se pensar a habitação como elemento

5 Moreira (2004) utiliza a noção de *tabula rasa* como um posicionamento de ruptura em relação às experiências ou concepções anteriores, em seu sentido filosófico, e também como um estado de "vazio" da matéria. Desta forma, o conceito *tabula rasa* corresponde a um estado idealizado, que se expressa no urbanismo na intenção de transformar a cidade e de criar algo "novo", e para tal, destruir partes ou, em seu auge, destruí-la completamente ou abandoná-la, e fazer uma nova cidade ou novas partes dela. O desejo de preservação se refere a resguardar, manter, a não desfazer. Em relação à questão urbana, este desejo de preservar se refere à perpetuação de elementos e objetos (a materialidade da cidade). Em seu extremo, no caso da cidade, seria a sua conservação total, a resistência a qualquer alteração. Na cidade, a relação entre *tabula rasa* e preservação é apresentada em termos de uma tensão em torno da transformação da cidade: pela ruptura de uma ordem existente, no primeiro caso, e de sua persistência, pela preservação.

fundamental e articulador da reabilitação deste espaço, capaz de restabelecer uma base de vida permanente e focos de movimento diversos e dinâmicos.

O PMHIS, embora traga uma leitura consistente da realidade e um levantamento organizado das situações e necessidades habitacionais, não define prazos e objetivos concretos para que a demanda por habitação em áreas centrais seja atendida. Aparentemente, não existe vontade do poder público e articulação da população para que sejam empregados instrumentos capazes de interferir no mercado de terras e no cumprimento da função social da cidade.

A democratização do acesso a terra urbanizada continua se confrontando com a inexistência, ao menos no discurso, de novas terras para produção de Habitação de Interesse Social, do alto custo dos imóveis em locais onde há infraestrutura e serviços urbanos de qualidade, e da falta de regulamentação e utilização de instrumentos capazes de interferir no mercado de terras. O processo histórico de exclusão sócio-espacial é revigorado por investimentos públicos, aliados à atual legislação de uso e ocupação do solo, sem a utilização dos instrumentos administrativos e fiscais do Estatuto da Cidade. Como resultado, temos a existência de milhares de imóveis vazios na cidade, ocupações irregulares em APPs e conjuntos habitacionais longínquos da área central, preservando-se a paisagem do “cartão postal” da cidade.

Bibliografia

Albuquerque, A. F. (2007). *A questão habitacional em Curitiba: o enigma da “cidade-modelo”*. (Dissertação de Mestrado não publicada). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Ascher, F. (2001). Metropolização e transformação dos centros das cidades. Em M. A. Ramos de Almeida (Org.), *Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI* (pp. 59-68). São Paulo: Editora Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado.

Blascovi, K. de M. (2006). *Reabilitação urbana: O fenômeno da centralidade e o uso funcional de edifícios não utilizados ou subutilizados nos centros urbanos. O caso de Curitiba*. (Dissertação de Mestrado não publicada). Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, Brasil.

República Federativa do Brasil. (2004). *Política Nacional de Habitação*. Brasília: Ministério das Cidades.

República Federativa do Brasil. (2005). *Reabilitação de centros urbanos*. Brasília: Ministério das Cidades.

República Federativa do Brasil. (2008). *Plano Nacional de Habitação (PlanHab)*. Brasília: Ministério das Cidades.

Cardoso, A. L., Aragão, T. A., & Araujo, F. S. (2001). *Habitação de interesse social: política ou mercado? Reflexos sobre a construção do espaço metropolitano*. Rio de Janeiro: Anais do XIV Enanpur.

Corrêa, R. L. (1989). *O espaço urbano*. São Paulo: Ática.

Curitiba. (1966). *Lei ordinária No. 2.828*, que “Institui o Plano Diretor de Curitiba e aprova as suas Diretrizes Básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município”, de 10 de agosto de 1966. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba.

Curitiba. (2004). *Lei ordinária No. 11.266*, que “Dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de

Curitiba ao Estatuto da Cidade, Lei Federal No. 10.257/01, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município”, de 16 de dezembro de 2004. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba.

Curitiba. (2008). *Plano Municipal de Habitação e Habitação de Interesse Social*. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba.

Curitiba. (2009). *Lei Complementar No. 74*, “Cria incentivos fiscais para recuperação de edificações e dinamização da área do entorno do Paço Municipal e dá outras providências”, de 16 de dezembro de 2009. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba.

D’arc, H. R. (2006). Requalificar o século XX: projeto para o centro de São Paulo. Em C. Bidou-Zachariasen (Org.), *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos* (265-289). São Paulo: Annablume.

Fundação João Pinheiro. (2006). *Déficit habitacional no Brasil, 2005*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estatística e Informações.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba [IPPUC]. (2010a). *Plano regional matriz 2008*. Recuperado de http://ippucnet.ippuc.org.br/planosregionais/09_matriz_final.pdf

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba [IPPUC]. (2010b). *Curitiba em dados*. Recuperado de http://ippucnet.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.asp

Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Lefebvre, H. (1999). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG.

Lefebvre, H. (2001). *Direito à cidade*. São Paulo: Centauro.

Maricato, E. (2001). *Brasil, cidades alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes.

Moreira, C. C. (2004). *A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro*. São Paulo: UNESP.

Moreira, C. M. (2008). *Intervenções urbanas contemporâneas: o caso da área da Luz no centro de São Paulo*. (Dissertação de Mestrado não publicada). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Paulo. Recuperado de http://www.arquitetura.eesc.usp.br/postgrad/producoes_ver.php?pid=358

Observatório das Metrópoles. (2011). *Rede de Planos Diretores Participativos*. Recuperado de <http://web.observatoriodasmetropoles.net/planosdiretores>

Pereira, G. & Silva, M. N. (2009). *Dinâmica imobiliária na Região Metropolitana de Curitiba: o mercado formal e informal e a estruturação da metrópole*. Em Moura, R. & Firkowski, O. L. (Org.), *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na região metropolitana de Curitiba*. Curitiba: Expressão Popular.

Sánchez, F. (2003). *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos.

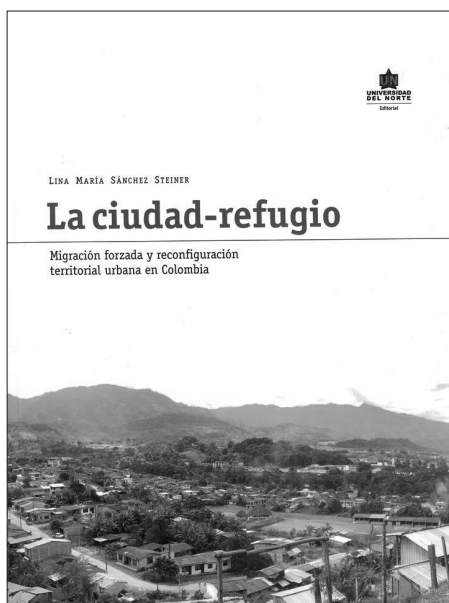
Sánchez, F. (1999). Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1, 115-132.

Silva, H. M. B. (2006). Apresentação. Em C. Bidou-Zachariasen (Org.), *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos* (pp. 7-19). São Paulo: Annablume.

Souza, J. M., & Carneiro, R. (2010). *Apropriação e uso do espaço do hipercentro. Belo Horizonte, 2003*. Recuperado de <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/contents.do?evento=conteudo&idConteudo=19590&chPlc=19590&termos=plano%20de%20reabilita%20do%20hipercentro>

Tourinho, A. O. (2009). Prefácio à segunda edição. Em H. C. Vargas & A. L. H. Castilho, (Org.), *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri, SP: Manoele.

Villaça, F. (1998). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Stúdio Nobel.



La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia

Lina María Sánchez Steiner
Barranquilla, Universidad del Norte y Consejo
Profesional Nacional de Arquitectura y sus
profesiones auxiliares
2012, 228 p.

Los estudios sobre las transformaciones urbanas, en particular de América Latina, evidencian, entre otras situaciones, que las ciudades continuarán expandiendo sus límites urbanos. En países como Colombia, esta situación se ve reflejada especialmente en la conformación de asentamientos conocidos como informales, subnormales, ilegales o espontáneos, que han venido ocupando un porcentaje importante dentro de la ciudad y que resultan, por mencionar algunas circunstancias, de la guerra y del narcotráfico que vive el país,

conflictos que han llevado a la población a una lucha permanente en busca de refugio y protección.

Considerar esta situación es perentorio para que las investigaciones que se desarrollen sobre las ciudades se cuestionen por el diseño de estrategias de intervención urbana orientadas a propiciar la integración espacial, en las cuales el componente de dignidad humana realmente esté presente, porque lo que se debe entender es que los asentamientos informales son barrios contruidos por la gente que encuentra en esta forma de ocupar el lugar como la única alternativa para acceder a una vivienda.

El libro *La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia* fue escrito por Lina María Sánchez Steiner, arquitecta de la Universidad Javeriana de Bogotá, doctora en Urbanismo de la Bauhaus-Universität Weimar (Alemania) y, además, profesora de Historia de la Facultad de Arquitectura y de Urbanismo en la Universidad del Norte, en Barranquilla (Colombia).

La tesis que dio origen a este libro fue dirigida por Jacques Aprile-Gnisset, reconocido historiador de la ciudad colombiana, quien, al referirse al estudio, expresa la satisfacción de vivir una nueva experiencia académica que él llama “la lección de Mocoa” y afirma que le permitió repensar el destierro agrario violento como una constante histórica del país.

La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia fundamenta el análisis en la categoría de ciudad-refugio, desde la cual se explica la reconfiguración territorial que experimentó la ciudad colombiana

contemporánea a causa de la guerra y del narcotráfico. Estudia como ejemplo la ciudad de Mocoa, municipio colombiano capital del departamento de Putumayo (capítulos 3, 4 y 5), con la finalidad de comprender el impacto y las transformaciones espaciales en situación de conflicto. Dice la autora: “El conflicto y la migración forzada se tratan de disputas por tierras y recursos, en las cuales interactúan diferentes grupos armados: Guerrilla, paramilitares, Ejército Nacional y narcotraficantes” (p. 3).

El libro se estructura en seis capítulos. Analiza el proceso histórico de urbanización en Colombia y estudia factores como el conflicto armado, el crecimiento de la población urbana y la reconfiguración territorial y sus lógicas de ocupación. Es notorio el interés de la autora por comprender la dinámica de pequeñas ciudades y, para tal efecto, estudia a Mocoa. Lleva a cabo una revisión sobre la configuración socio-espacial del territorio que le permite profundizar el concepto de ciudad-refugio como una nueva categoría de configuración territorial en el país que evidencia la existencia de una “planificación informal”. Esta situación se refiere al proceso de asentamientos espontáneos y que, por lo tanto, dice la autora, se “debe incluir en los instrumentos de planeación políticas de asentamientos de migrantes forzados acordes con la realidad y de fácil aplicación” (p. 205).

El capítulo primero (“Introducción”) expone los antecedentes de la investigación en relación con: a) Datos estadísticos sobre la movilización de migrantes forzados y los municipios más afectados por recepción de población entre 1995-2005, entre los que está Mocoa. b) La postura de la autora en función de revisar y comprender las transformaciones espaciales a partir de los cambios producidos por la llegada y el asentamiento de los migrantes forzados también incluye datos

relativos a los grupos heterogéneos de población desplazada. De igual manera, sus relaciones con instituciones públicas, instituciones internacionales, organizaciones sociales, empresas privadas e instituciones religiosas, entre otras, con el ánimo de entender esta situación como proceso colectivo de modificación físico-social y una acción de un grupo particular. c) Precisión de conceptos sobre migrantes forzados, desterrados y desplazados, teniendo en cuenta los trabajos y las investigaciones de autores como Stephen Castles, Alfredo Molano, Naciones Unidas y de normas legales en Colombia.

En el capítulo segundo, “Migración forzada y proceso histórico de urbanización”, la autora expone “cómo los procesos de poblamiento y organización territorial del país han estado históricamente ligados a conflictos sociales por recursos y territorio, donde la violencia ha desarrollado un rol protagónico” (p. 44). Todo comienza en la conquista española; en aquella época iniciaron procesos migratorios que dieron lugar a nuevos pueblos en los valles interandinos y en la costa Caribe. Por otra parte, el interés por insertar el país en el mercado externo produjo la expansión de la frontera agraria y, así, productos de exportación como el café provocaron grandes migraciones en la región andina central, dando lugar a nuevos pueblos. De este modo, se marca el comienzo de los conflictos por la tenencia del suelo agrario, reflejados en acciones de dominación del territorio.

El inicio de un período de violencia terminó por desterrar poblaciones y desencadenó un aumento de población urbana, cuyo mayor problema es el cambio de las estructuras socio-espaciales; así, “asentamientos como las urbanizaciones piratas, son nuevas manifestaciones espaciales espontáneas, que entran a cubrir la demanda de vivienda no solventada por el Estado” (p. 47).

Lo anterior constituye el escenario para entender la incidencia de la migración forzada en una ciudad de Colombia. El capítulo tercero, “Desarrollo histórico urbano de Mocoa en el piedemonte amazónico colombiano”, presenta un registro histórico, cartográfico y fotográfico que incluye imágenes aéreas desde su fundación y recorre cada una de las fases de su desarrollo urbano, como son:

- a) Caserío inestable de encomienda, b) Caserío de acopio y efímero comercio forestal, c) Pueblo de colonización (fase de acumulación geográfica pasiva), d) Ciudad de pots-colonización (fase de transformación especial activa-crecimiento acelerado y espontáneo, e) Ciudad terciaria, centro de desterrados y de inversión coquera (crecimiento espontáneo fragmentado) (p. 100).

“Asentamiento de migrantes forzados y reconfiguración territorial urbana de Mocoa. 1998-2008” es el título del cuarto capítulo, que describe la llegada de los migrantes forzados en busca de refugio en la primera década del siglo XXI, la configuración espacial y la caracterización de la vivienda del municipio, para comprender el proceso de ocupación y asentamiento de los migrantes forzados. La metodología de estudio se centra en tres franjas de análisis: la ciudad consolidada (hasta 1997) seguida de la periferia inmediata y la periferia expandida; esta última franja comprende el espacio intermedio entre los ámbitos rural y urbano.

Su análisis permite a la autora identificar los patrones de apropiación del territorio y lo explica desde la relación existente con la propiedad y las formas de ocupar el suelo y asumirlo como propio. Concluye que se reconocen cuatro tipologías: asentamiento espontáneo en terrenos no propios (AENP), asentamiento espontáneo en terrenos propios (AEP), urbanización pirata (UP) y ocupación espontánea de edificaciones (OEE) (p. 130).

De igual modo, analiza la organización territorial que los migrantes forzados han utilizado para regular el territorio por medio del entendimiento, en dicho territorio, de variables como localización, distribución, uso, infraestructura de servicios y aprovechamiento económico. Con todo ello, identificó ocho patrones que fueron definidos en la investigación luego de analizar las viviendas a partir de las estrategias de apropiación y organización del territorio.

En el capítulo quinto, “Agentes sociales y su incidencia en la reconfiguración de Cinco de Enero y Quince de Mayo”, presenta exhaustivamente el proceso de ocupación por medio de dos estudios de caso que evidencian el divorcio entre los procesos oficiales de planeación y los procesos populares de desarrollo urbano. Enfatiza entonces que las intervenciones informales han sido la única alternativa para acceder a la vivienda.

En el proceso de interacción propiciado por la cercanía de las viviendas, cuyos habitantes pertenecen a familias procedentes de diferentes pueblos indígenas, la heterogeneidad cultural los expone a vivir en conflicto y en este momento, como respuesta a la necesidad de una organización social para la convivencia, aparecen líderes comunitarios que se convierten en agentes sociales, con la tarea de ayudar a gestionar y organizar a la comunidad.

Para finalizar, el capítulo sexto (“Conclusiones”) desarrolla el concepto de ciudad-refugio como una categoría que explica la fase actual del proceso de configuración territorial y expone los retos que implican estos nuevos escenarios para la política pública. “La sociedad de la ciudad-refugio es diversa, conflictiva y contradictoria. Está determinada por una compleja y tensionante red construida por diversos agentes sociales que

interaccionan entre sí según los intereses sobre la ciudad refugio” (p. 201).

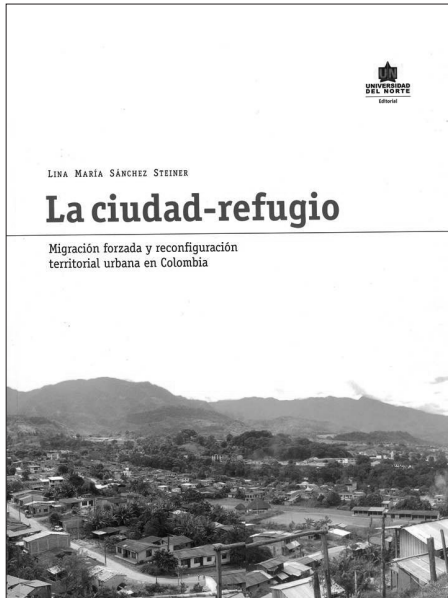
La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia invita a recorrer la historia de Colombia para recordarnos que los fenómenos como la migración forzada y las ciudades informales tienen su origen en el deseo de conquistar el territorio y en los conflictos que se desencadenan en la lucha por la tenencia de la tierra; por lo tanto, el diseño de

las políticas públicas debe orientarse a garantizar el acceso al suelo y a la vivienda digna para dar cumplimiento a la función social y ecológica del suelo, tal como lo expone la Constitución nacional de Colombia.

Milena Rincón Castellanos

Profesora investigadora. Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo Injaviu, Facultad de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Javeriana.

Book review



The City-Refuge.
Forced Migration and Urban Territorial
Reconfiguration in Colombia)

Lina María Sánchez Steiner
Barranquilla, Universidad del Norte and Consejo
Profesional Nacional de Arquitectura y sus
profesiones auxiliares.
2012, 228 p.

Studies on urban transformations, particularly in Latin America, show, among other phenomena, that the cities' urban limits will continue to expand. In countries like Colombia, this situation is especially evident in the conformation of settlements known as informal, subnormal, illegal or spontaneous, which represent an important part of the city and which have come about as a result, to mention a few, of war and drug trafficking

in the country, conflicts that have forced the population into a permanent struggle for the search of refuge and protection.

Taking this situation into account is paramount so that research projects developed on cities acknowledge the need for intervention strategies oriented towards encouraging spatial integration and in which a high priority is given to the human dignity component. For what must be understood is that these informal settlements are built by people that see in this form of occupation their only way to gain access to a home.

La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia was written by Lina María Sánchez Steiner, who holds a degree in Architecture from the Universidad Javeriana de Bogotá, a PhD in Urbanism from the Bauhaus-Universität Weimar (in Germany) and is an Architecture History and Urbanism lecturer at the Universidad del Norte, in Barranquilla (Colombia).

The dissertation from which this book was developed was directed by historian Jacques Aprile-Gnisset, a well-known for his work on Colombian cities. In reference to the dissertation, he expressed his satisfaction in encountering a new academic experience, which he called 'The Mocoa lesson', and stated that it allowed him to rethink violent agrarian exile and a historical constant in the country.

La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia sets the basis for the analysis of the city-refuge category,

from which the territorial reconfiguration experimented by the contemporary Colombian city due to war and drug traffic can be explained. It takes as an example the city of Mocoa, a Colombian town capital of the Putumayo department (chapters 3, 4 and 5), with the scope of understanding the impact and the spatial transformations in a situation of conflict. The author states: “Conflict and forced migration are a matter of disputes over land and resources, in which different armed groups interact: guerrillas, paramilitaries, the National Army and drug traffickers” (p. 3).

The book is divided in six chapters, through which it analyses the historic process of urbanisation in Colombia and studies factors such as armed conflict, urban population growth, territorial reconfiguration and the occupation logic behind them. The author shows a great interest in understanding the dynamics of small cities and to that effect, studies the city of Mocoa. She starts with an overview of the socio-spatial configuration of the territory that allows her to develop the concept of city-refuge as a new category of territorial configuration in the country, which reveals the existence of an ‘unofficial planning’. This situation refers to the creation of spontaneous settlements, and therefore, “policies regarding forced migration settlements that are in tune with reality and of easy application must be included amongst the instruments of city planning” (p. 205).

The first chapter (‘Introduction’) describes the starting point of the research regarding: a) statistical data on forced migrant mobilisation and the towns most affected by population reception between 1995 and 2005, including Mocoa; b) The author’s position on reviewing and understanding the special transformations based

on changes produced by the arrival and settlement of forced migrants also includes data on heterogeneous groups of displaced population. Similarly, their relationships with public institutions, international institutions, social organisation, private businesses and religious organisations, among others, with the scope of understanding the situation both as a collective process of physic-social modification and the results of a single group’s actions; c) Precision on the concepts of forced, banned, and displaced migrants, bearing in mind the works and research of authors such as Stephen Castles, Alfredo Molano, United Nations and legal norms in Colombia.

In the second chapter, ‘Forced Migration and the Historic Process of Urbanisation’, the author describes ‘how population and territorial organisation processes in the country have been historically linked to social conflicts over resources and land, in which violence has played a leading role’ (p. 44). It all starts with the Spanish conquest; at that time, migratory processes took place which gave way to new towns in the inter-Andean valleys and the Caribbean coast. Furthermore, the intention of including the country in the external market produced the expansion of the agrarian frontier, and in this way, exportation products such as coffee created great migrations in the central Andean region, creating new towns. Consequently, conflicts over the ownership of agrarian lands began, involving actions directed at territory domination.

This first period of violence was responsible for the banishing of populations and for triggering an increase in urban population, the major problem of which was the change in socio-spatial structures; accordingly, “settlements such as pirate urbanisations are new spontaneous spatial

manifestations that tend to satisfy the demand for housing not supplied by the State” (p. 47).

All of this constitutes the background on which it is possible to understand the impact of forced migration in Colombian cities. The third chapter, ‘Historic Urban Development in Mocoa, in the Colombian Amazon Foothills’, presents a historical, cartographic and photographic record, including aerial shots since its foundation and reviews the different phases of its urban development, which are:

- a) Unstable ‘encomienda’ hamlet; b) stock and ephemeral forest commerce hamlet, c) Colonisation town (passive geographic accumulation phase), d) Post-colonisation town (active special transformation / accelerated and spontaneous growth phase), e) Tertiary city, centre for exiles and coca investments (fragmented spontaneous growth) (p. 100).

The title of the fourth chapter is ‘Forced Migrants Settlement and Urban Territorial Reconfiguration in Mocoa. 1998-2008’. It describes the arrival of forced migrants in search for refuge during the first decade of the twenty-first century, the spatial configuration and the characterisation of the town’s housing, in order to understand the process of occupation and settlement of forced migrants. The study’s methodology is focused on three different areas of analysis: the consolidated city (until 1997), followed by the immediate periphery and the expanded periphery; this last area includes the intermediate space between urban and rural settings.

Its study allows the author to identify territory appropriation patterns and explain them based on the existing relationship with property and the ways of occupying space and claiming ownership over it. It concludes by naming four different cases: spontaneous settlements in unclaimed

property (AENP), spontaneous settlements in claimed property (AEP), pirate urbanisations (UP) and spontaneous occupation of buildings (OEE) (p. 130).

In a similar way, it analyses the territorial organisation used by forced migrants to regulate the territory through the agreement, regarding said territory, on variables such as localisation, distribution, use, service infrastructure and economic exploitation. With this, the author identified eight patterns defined after analysing housing in terms of appropriation strategies and territorial organisation.

In the fifth chapter, ‘Social Agents and their Role in the Reconfiguration of ‘Cinco de Enero’ and ‘Quince de Mayo’’, thoroughly presents the process of occupation based on two case studies that show the divorce between official planning processes and popular urban development processes. It emphasises the fact that informal interventions have been the only way of gaining access to housing.

Within the process of interaction favoured by the nearness of the houses, the inhabitants of which belong to families that come from different indigenous towns, cultural heterogeneity drives them into conflict, which creates the need for social organisation and thus the emergence of community leaders who become social agents, and the task of whom is to help, manage and organise the community.

Lastly, the sixth chapter (‘Conclusions’) develops the concept of city-refuge as a category that explains the current phase of the process of territorial configuration and reveals the challenges these new sceneries impose on public policy. “Society in the city-refuge is diverse, conflictive and

contradictory. It is determined by a complex and tense network created by different social agents that interact according to their interests regarding the city-refuge” (p. 201).

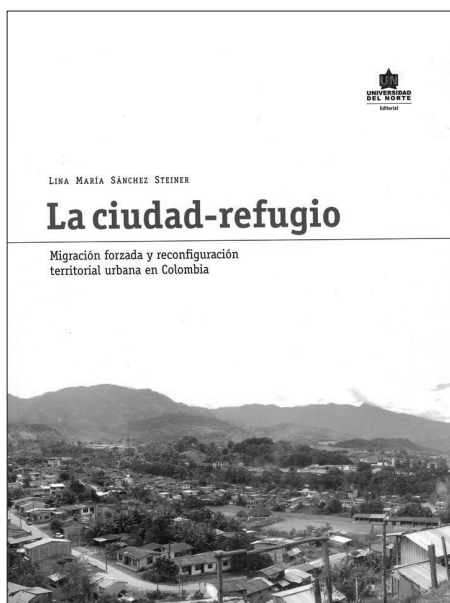
La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración territorial urbana en Colombia is an invitation to review Colombian history and remember that phenomena such as forced migration and informal cities originate in the desire to conquer territory and in the conflicts that arise in the struggle for the acquisition of land; therefore,

public policy design should be directed towards guaranteeing the access to land and to a dignified home in order to comply with the social and ecologic function of land, as stated in the Colombian Constitution.

Milena Rincón Castellanos

Professor, researcher. *Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo Injaviu*, School of Architecture and Design, Pontificia Universidad Javeriana.

Resenha



*Cidade-refúgio.
Migração forçada e reconfiguração
territorial urbana na Colômbia*

Lina María Sánchez Steiner
Barranquilla, Universidad del Norte e Consejo
Profesional Nacional de Arquitectura y sus
profesiones auxiliares
2012, 228 p.

Os estudos sobre transformações urbanas, particularmente na América Latina, evidenciam, entre outras situações, que as cidades continuarão a expandir seus limites urbanos. Em países como a Colômbia, essa situação reflete, principalmente, na conformação de assentamentos conhecidos como informais, subnormais, ilegais ou espontâneos, que tem atingido uma porcentagem importante dentro da cidade e resultam, por mencionar algumas circunstâncias, da guerra e do narcotráfico

vivido no país, conflitos que conduziram à população a uma luta permanente na busca de refúgio e proteção.

Considerar esta situação é imperativo para as pesquisas que se desenvolver sobre as cidades começar a se questionarem pelo desenho de estratégias de intervenção urbana visando propiciar a integração espacial, nas que o componente de dignidade humana realmente esteja presente, porque o que é preciso compreender é que os assentamentos informais são bairros construídos pelas pessoas que encontram, nesta forma de ocupar um lugar, a única alternativa para aceder a moradia.

O livro *Cidade-refúgio. Migração forçada e reconfiguração territorial urbana na Colômbia* foi escrito por Lina María Sánchez Steiner, arquiteta da Universidade Javeriana de Bogotá, doutora em Urbanismo da Bauhaus-Universität Weimar (Alemanha) e, aliás, professora de História da Arquitetura e do Urbanismo na Universidade do Norte, em Barranquilla (Colômbia).

A tese que deu origem a este livro foi conduzida por Jacques Aprile-Gnisset, reconhecido historiador da cidade colombiana, quem, na sua referência deste estudo expressa a satisfação de viver uma nova experiência acadêmica por ele chamada “a lição de Mocoa” e adiciona que permitiu-lhe repensar o desterro agrário violento como constante histórica do país.

Cidade-refúgio. Migração forçada e reconfiguração territorial urbana na Colômbia fundamenta a análise na categoria de cidade-refúgio, desde a qual é explicada a reconfiguração territorial que experimentou a cidade colombiana contemporânea

por causa da guerra e do narcotráfico. Estuda como exemplo a cidade de Mocoa, município colombiano capital do departamento de Putumayo (capítulos 3, 4 e 5), com o objetivo de compreender o impacto e transformações espaciais na situação de conflito. Diz a autora: “O conflito e a migração forçada tratam sobre disputas por terra e recursos, nas quais interatuam diferentes grupos armados: Guerrilha, paramilitares, Exército Nacional e narcotraficantes” (p. 3).

O livro estrutura-se em seis capítulos. Analisa o processo histórico de urbanização na Colômbia e estuda fatores como o conflito armado, o acréscimo da população urbana e a reconfiguração territorial e suas lógicas de ocupação. É óbvio o interesse da autora por compreender a dinâmica das pequenas cidades e, para esse fim, estuda Mocoa. Leva a cabo uma revisão sobre a configuração socioespacial do território que lhe permite aprofundar o conceito de cidade-refúgio como nova categoria de configuração territorial no país que demonstra a existência de um “planejamento desoficial”. Tal situação refere-se ao processo de assentamentos espontâneos e, por isso, diz a autora, “é preciso incluir nos instrumentos de planejamento as políticas de assentamento de migrantes forçados acordes com a realidade e mesmo de fácil aplicação” (p. 205).

O capítulo primeiro (Introdução) expõe os antecedentes da pesquisa no que diz respeito de: a) Dados estadísticos sobre mobilização de migrantes forçados e municípios mais afetados por recepção de população entre 1995-2005, onde aparece Mocoa. b) A postura da autora em função da revisão e compreensão das transformações espaciais a partir das mudanças produzidas pela chegada e assentamento dos migrantes forçados inclui mesmo dados relativos aos grupos heterogêneos da população deslocada. De igual maneira, suas relações com instituições públicas,

instituições internacionais, organizações sociais, empresas privadas e instituições religiosas, entre outras, com o anseio de entender tal situação como processo coletivo de modificação físico-social e ação de uma turma particular. c) Precisão de conceitos sobre migrantes forçados, desterrados e deslocados, levando em conta trabalhos e pesquisas de autores como Stephen Castles, Alfredo Molano, Nações Unidas e das normas legais na Colômbia.

No capítulo segundo, “Migração forçada e processo histórico da urbanização”, a autora expõe “como é que os processos de povoamento e organização territorial do país estão historicamente ligados a conflitos sociais por recursos e território, onde a violência desenvolveu um papel principal” (p. 44). Todo começa na conquista espanhola; naquela época iniciaram processos migratórios que deram lugar a novos povoados nos vales interandinos e na costa Caribe. Por outra parte, o interesse por inserir o país no mercado externo produz a expansão da fronteira agrária, assim, produtos de exportação como o café provocaram grandes migrações na região andina central, dando lugar a novas povoações. Desse modo, marca-se o começo dos conflitos pela posse do solo agrário, refletidos em ações de dominação do território.

O início de um período de violência acabou por desterrar povoações e desencadeou um acréscimo de população urbana, cujo maior problema é a mudança das estruturas socioespaciais; assim, “assentamentos como os parcelamentos piratas¹, são novas manifestações espaciais espontâneas, que entram a cobrir a demanda de habitação não resolvida pelo Estado” (p. 47).

¹ N da T: Parcelamento pirata é um loteamento clandestino onde os moradores originais pagaram um preço pelos lotes que ocuparam, não foram originalmente ocupações de fato ou invasões.

Este é o cenário para a compreensão do impacto da migração forçada em qualquer cidade da Colômbia. O terceiro capítulo, “O desenvolvimento histórico urbano de Mocoa no Piemonte amazônico colombiano” apresenta um registro histórico, cartográfico e fotográfico, incluindo imagens aéreas desde a sua fundação e através de cada um dos estágios de desenvolvimento urbano, tais como:

- a) Lugarejo instável de comenda, b) Lugarejo de coleta e efêmero comércio florestal, c) Povoação de colonização (estágio de acumulação geográfica passiva), d) Cidade de pós-colonização (fase de transformação especial ativa - crescimento acelerado e espontâneo, e) Cidade terciária, centro de desterrados e de investimento cocainero (crescimento espontâneo fragmentado) (p. 100).

“Assentamento de migrantes forçados e reconfiguração territorial urbana de Mocoa. 1998-2008” é o título do quarto capítulo que descreve a chegada dos migrantes forçados em busca de refúgio na primeira década do século XXI, a configuração espacial e a caracterização da habitação do município, para compreender o processo de ocupação e assentamento dos migrantes forçados. A metodologia de estudo centra-se em três faixas de análise: a cidade consolidada (até 1997) seguida da periferia imediata e a periferia expandida; esta última faixa compreende o espaço intermédio entre os âmbitos rural e urbano.

Sua análise permite à autora identificar os padrões de apropriação do território e explica-o desde a relação existente com a propriedade e as formas de ocupar o solo e assumi-lo como próprio. Conclui que se reconhecem quatro tipologias: assentamento espontâneo em terrenos não próprios (AENP), assentamento espontâneo em terrenos próprios (AEP), parcelamento pirata (UP) e ocupação espontânea de edificações (OEE) (p. 130).

Do mesmo modo, analisa a organização territorial que os migrantes forçados utilizaram para regular o território através do entendimento, em tal território, de variáveis como localização, distribuição, uso, infraestrutura de serviços e aproveitamento econômico. Com tudo isso, identificou oito padrões que foram definidos na pesquisa logo de analisar as moradias a partir das estratégias de apropriação e organização do território.

No capítulo quinto, “Agentes sociais e a sua incidência na reconfiguração de Cinco de Enero e Quince de Mayo”, apresenta de forma abrangente o processo de ocupação através de dois estudos de caso que evidenciam o divórcio entre os processos oficiais de planejamento e os processos populares de desenvolvimento urbano. Seguidamente enfatiza que as intervenções informais tem sido a única alternativa para o acesso a moradia.

No processo de interação propiciado pela proximidade das moradias, cujos habitantes pertencem a famílias procedentes de diferentes povos indígenas, a heterogeneidade cultural os expõe a viver em conflito e é aí que, como resposta para a necessidade de uma organização social para a convivência, aparecem líderes comunitários que viram em agentes sociais, com a tarefa de ajudar a gerir e organizar a comunidade.

Por fim, o capítulo sexto (Conclusões) desenvolve o conceito de cidade-refúgio como categoria que explica o atual estágio do processo de configuração territorial e expõe os desafios que implicam esses novos cenários para a política pública. “A sociedade da cidade-refúgio é diversa, conflitante e contraditória. Está determinada por uma complexa e tensiva rede construída por diversos agentes sociais que interatuam entre si segundo os interesses sobre a cidade refúgio” (p. 201).

Cidade-refúgio. Migração forçada e reconfiguração territorial urbana na Colômbia convida a percorrer a história da Colômbia para nos lembrar de que fenômenos como a migração forçada e as cidades informais tem sua origem no desejo de conquista do território e nos conflitos que desencadeiam-se na luta pela posse da terra; por tanto, o desenho da política pública deve se orientar para garantir o acesso ao solo e a moradia digna

para dar cumprimento à função social e ecológica do solo, tal como exposto na Constituição nacional da Colômbia.

Milena Rincón Castellanos

Professora pesquisadora. Instituto Javeriano de Vivenda e Urbanismo Injaviu, Faculdade de Arquitetura e Desenho, Pontifícia Universidade Javeriana.

Presentación CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO es una publicación del Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu) la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Javeriana.

Política Editorial

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO es una revista arbitrada que publica artículos científicos sobre estudios relacionados con el tema del alojamiento y la construcción del territorio desde una perspectiva transdisciplinar en el contexto latinoamericano.

En el proceso de arbitraje de los artículos es anónimo tanto para autores como para árbitros. La decisión de aceptar, revisar o rechazar artículos es tomada por el Comité Editorial, basada en los informes de los árbitros externos y comunicada al autor principal por el Editor de la revista. La evaluación se guía por los siguientes criterios: a) en lo referente a los contenidos, por su relevancia y pertinencia, sus aportes, así como por su profundidad y rigor conceptual y metodológico. b) En lo relacionado con el aspecto formal, por su estructuración, estilo y facilidad de lectura.

Público objetivo

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO está dirigida a profesionales, académicos y estudiantes de las disciplinas relacionadas con el tema del alojamiento y la construcción del territorio. Es propósito de la revista constituirse en una fuente importante de consulta y un referente permanente de intercambio.

Periodicidad

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO es una publicación semestral del Injaviu, unidad académica de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Javeriana.

Propiedad intelectual

Para CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO, el envío de un artículo indica que el(los) autor(es) certifica(n) y acepta(n):

(a) Que este no ha sido publicado, ni aceptado para publicación en otra revista.

(b) Que una vez publicado en CUADERNOS no se publicará en otra revista.

Al enviar los artículos para su sometimiento, el(los) autor(es) acepta(n) igualmente que transferirá(n) los derechos de autor a CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO, a efectos de su publicación en la versión impresa o electrónica.

El contenido de los artículos publicados por CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO es de exclusiva responsabilidad del(os) autor(es) y no necesariamente refleja el pensamiento del Comité Editorial y Científico.

Los textos pueden reproducirse total o parcialmente citando la fuente.

Patrocinadores

La publicación de la Revista CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO es financiada por el Injaviu. Facultad de Arquitectura y Diseño. Pontificia Universidad Javeriana.

Contacto

Comité Editorial

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo

Facultad de Arquitectura y Diseño

Pontificia Universidad Javeriana.

Carrera 7 No. 40-62 Edif. 18.

Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica.

injaviu@javeriana.edu.co

Instrucciones para autores

TÍTULO DEL ARTÍCULO. MÁXIMO 15 PALABRAS. TIMES NEW ROMAN 12 PUNTOS. MAYÚSCULAS*.

Título en Inglés, Times New Roman 11 puntos (centrado, minúsculas)

(Autor 1) Nombre 1 Nombre 2 Apellido 1 Apellido 2. Mayor Grado académico. Vínculo profesoral. Institución. Correo electrónico. Dirección postal y teléfono

(Autor 2) Nombre 1 Nombre 2 Apellido 1 Apellido 2. Pregrado, Grado académico. Vínculo profesoral. Institución. Correo electrónico. Dirección postal y teléfono. Fecha de recepción, Fecha de aceptación

Este documento es un ejemplo que contiene los lineamientos generales para la presentación de artículos para la publicación en la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* del Instituto Javeriano del Vivienda y Urbanismo (Injaviu) de la Pontificia Universidad Javeriana.

RESUMEN

El artículo incluirá un resumen con una extensión máxima de media cuartilla de contenido descrito con un máximo de 150 palabras en letra Arial o Times New Roman de 10 puntos, redactado en tercera persona y en tiempo presente. El resumen debe ser conciso y sintetizar el trabajo realizado en estilo analítico. Debe informar sobre el objetivo, la metodología y los resultados del trabajo, en los casos que aplique.

PALABRAS CLAVE: Máximo 6, en español, ordenadas alfabéticamente, y en lo posible que correspondan a descriptores o tesauros, como los de UNESCO (<http://databases.unesco.org/thessp>) u otro que considere relevante para esta área de conocimiento.

ABSTRACT

El abstract es la traducción literal al inglés del resumen en letra cursiva Arial o Times New Roman de 10 puntos.

KEY WORDS: Máximo 6 palabras claves en inglés, ordenadas alfabéticamente.

RESUMO

El resumo es la traducción literal al portugués del resumen en letra cursiva Arial o Times New Roman de 10 puntos.

PALAVRAS CHAVE: Máximo 6 palabras clave en portugués, ordenadas alfabéticamente.

INTRODUCCIÓN

Los artículos tendrán el siguiente formato: márgenes: 2 cm en cada lado. Cuerpo del texto con letra Arial o Times New Roman 12 pt., dejando una línea en blanco entre párrafos. Interlineado doble y justificación completa.

Un artículo para ser publicable en la revista constará con un número de páginas comprendido entre quince (15) y treinta (30) páginas en hoja tamaño carta para el caso de artículos científicos (incluidos resumen, notas, título de gráficos, mapas y cuadros, y referencias bibliográficas); y de tres (3) páginas para las reseñas de libros.

Todas Las páginas deben estar numeradas incluyendo la bibliografía. Las páginas no estarán membreadas con el nombre del artículo, del autor o de la institución a la que pertenece.

La introducción puede contener:

- › Un párrafo que describa la justificación y/o antecedentes del problema o temática.
- › Un párrafo que describa la hipótesis o descripción del problema o temática.
- › Un párrafo que describa la tesis en la cual se señala el método seguido para obtener la solución del problema o tratamiento u organización de la temática, la cual será coherente con el contenido.
- › En el cuerpo general del artículo se debe identificar claramente sus partes constitutivas: introducción, contenido, conclusiones y recomendaciones, y bibliografía. Estos deben estar enumerados con números arábigos, tipo de letra Times New Roman de 12 puntos en negrita. Esta norma no se aplica para la sección Reseñas.

* Información sobre la naturaleza del artículo: se debe especificar si el artículo es producto de una investigación, tesis de grado, ensayo o reseña crítica. Si es el resultado de una investigación, deben señalarse: el título del proyecto, la institución ejecutora y financiadora, fase del proyecto, fecha de inicio y finalización, y el código de registro (si lo tiene). Además, se debe indicar el grupo de investigación, estatus del grupo y la línea de investigación. Si es resultado de una tesis, deben señalarse: título de la tesis, institución donde se presenta, grado académico al que se opta, fecha de inicio y finalización. Si desea realizar agradecimientos, reconocimientos o colaboraciones deben indicarse en este espacio.

Los artículos publicados podrán incluir cualquiera de los siguientes tipos aceptados en revistas indexadas de Colciencias:

1.1 Artículo de investigación científica y tecnológica. Documento que presenta, de manera detallada, los resultados originales de proyectos terminados de investigación. La estructura generalmente utilizada contiene cuatro partes importantes: introducción, metodología, resultados y conclusiones.

1.2 Artículo de reflexión. Documento que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales.

1.3 Artículo de revisión. Documento resultado de una investigación terminada donde se analizan, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas, sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

1.4 Artículo corto. Documento breve que presenta resultados originales preliminares o parciales de una investigación científica o tecnológica, que por lo general requieren una pronta difusión.

1.5 Reporte de caso. Documento que presenta los resultados de un estudio sobre una situación particular con el fin de dar a conocer las experiencias técnicas y metodológicas consideradas en un caso específico. Incluye una revisión sistemática comentada de la literatura sobre casos análogos.

1.6 Revisión de tema. Documento resultado de la revisión crítica de la literatura sobre un tema en particular.

1.7 Cartas al editor. Posiciones críticas, analíticas o interpretativas sobre los documentos publicados en la revista, que a juicio del Comité editorial constituyen un aporte importante a la discusión del tema por parte de la comunidad científica de referencia.

1.8 Traducción. Traducciones de textos clásicos o de actualidad o transcripciones de documentos históricos o de interés particular en el dominio de publicación de la revista.

1.9 Documento de reflexión no derivado de investigación

1.10 Reseña bibliográfica

CONTENIDO

Los artículos presentados en la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* deben ser especializados en el área de la vivienda y el urbanismo; y deben presentar principalmente trabajos de investigación concluidos o en curso.

Se dará prioridad a los artículos tipo 1, 2 y 3, ya que son los de mayor impacto en la base Publindex de Colciencias. El máximo

número de artículos de un mismo autor en una revista será de uno por volumen.

Los artículos deberán estar redactados de manera clara, sencilla y bien estructurada. Asimismo, se recomienda revisar cuidadosamente la ortografía y la puntuación, y, en lo posible, evitar los errores tipográficos.

Referencias bibliográficas

Estas se guiarán por la norma de la American Psychological Association (APA, versión 5). En el cuerpo del texto, las referencias bibliográficas se indicarán en paréntesis, escribiendo el apellido del autor, el año y el número de la página escrita en paréntesis (Christoff, 1996, p. 21). La referencia completa deberá constar en la bibliografía. Las notas a pie de página serán de carácter únicamente aclaratorio y no de carácter bibliográfico.

Imágenes, gráficos y tablas

Las tablas, gráficos o imágenes deben enviarse en archivos aparte, en su aplicación original, nombradas con las letras FIG (si son imágenes o gráficas) o con las letras TAB (si son tablas o cuadros). Todos los archivos deberán tener a continuación el mismo número con el que se encuentran referenciados en el documento. Estos archivos serán incluidos solo si el autor hace referencias de ellas explícitas en el texto.

Todas las imágenes, tablas y gráficas deberán estar referenciadas en un documento adicional, en formato Word. En este documento se debe señalar la fuente de información y/o el tipo de elaboración que haya realizado el autor. Asimismo, deberán tener numeración arábiga que las identifique, al cual se hará referencia en el texto. Igualmente en dicho documento cada imagen, tabla y gráfica tendrán un título que las identifique.

P. ej.:

Figura 1. Ejemplo de figura en el documento. Fuente: elaboración propia.

Figura 2. Ejemplo de figura en el documento. Fuente: Geografía física y política de la Confederación Granadina, Vol. III, Estado de Boyacá, Tomo I, Territorio del Casanare, 2000.

Tabla 1. Muestra de cuadro en el documento. Fuente: elaboración propia.

Todas las imágenes, fotografías planas, renders, mapas, gráficas o fotomontajes deben entregarse únicamente en formato JPG o TIFF. Estas pueden entregarse en blanco y negro o en color y su resolución se encontrará entre los 200 a 300 dpi. Si el tamaño de la imagen no posibilita su correcta visualización, el comité se comunicará con el autor para su corrección. Los planos y mapas deben estar acompañados de una escala gráfica.

Las tablas o cuadros deben entregarse en Excel.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las conclusiones son obligatorias y deben ser claras. Deben expresar el balance final de la investigación o la aplicación del conocimiento.

Los artículos que cumplan con los requisitos temáticos y formales indicados en estas instrucciones serán declarados como “recibido” y puestos a consideración de los árbitros para su evaluación. Los artículos que no se ajusten a estas normas serán devueltos a sus autores y serán declarados como “no recibido”.

PROCESO DE REVISIÓN

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo es una revista arbitrada. Para su publicación todo artículo será sometido a evaluación por pares anónimos; el concepto de dichos evaluadores se comunicará al(los) autor(es), quien(es) deberá(n) atender sus observaciones. Se privilegiarán artículos que: 1) sean producto de reflexiones teóricas; 2) sean resultado de investigaciones empíricas con un fuerte referente teórico que los guíe; 3) constituyan revisiones críticas sobre el estado de la cuestión en el tema estudiado, y 4) tengan rigor conceptual y metodológico.

El tema del artículo debe enmarcarse en temas de vivienda y urbanismo o en aportes relevantes a ellos, elaborados desde otras disciplinas.

PROPIEDAD INTELECTUAL:

Para *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, el envío de un artículo indica que el(los) autor(es) certifica(n) y acepta(n): (1) que este no ha sido publicado, ni aceptado para publicación en otra revista; (2) que no se ha reportado la publicación de una versión previa como *working paper* (o ‘literatura gris’) o en un sitio web, y que en caso de ser aceptada su publicación en *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* lo retirarán de los sitios web y donde solo dejarán el título, el resumen, las palabras clave y el hiper-vínculo a la revista.

Al enviar los artículos para su evaluación, el(los) autor(es) acepta(n) igualmente que transferirá(n) los derechos de autor a la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, para su publicación en versión impresa o electrónica.

BIBLIOGRAFÍA

Para la bibliografía se tomarán como referencia las normas de la American Psychological Association (APA), que deberán consultar en: <http://www.bedfordstmartins.com/online/index.html> o en http://www-dev.puc.cl/sw_educ/gnosis/citas/citas.htm. A continuación se presentan algunos ejemplos:

Libro:

Ceballos Ramos, O. y García Moreno, B. (2010). *Barrios y Universidades. El vecindario de la calle 45 de Bogotá*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Capítulo de libro:

O’Neil, J. M. y Egan, J. (1992). Men’s and women’s gender role journeys; Methaphor for healing, transition and transformation. En B. R. Wainrib (Ed.), *Gender Issues Across the Life Cycle* (4a. ed., pp. 107-123). Nueva York: Springer.

Artículo de revista:

Rincón, M. (2009). Procesos de transformación urbana: el caso de Tunja 1900-2005. *Perspectiva Geográfica*, 14 (14), 13-44

Tesis:

Caicedo, J. (2003). *Evolución del modelo de gestión habitacional en los escenarios urbanos de Chile y Colombia entre 1950 y 2002 comparación del modelo de gestión habitacional orientado al mercado con subsidios a la demanda* (Tesis de maestría no publicada). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, R.M. Chile.

Disertación doctoral:

Wilfey, D. E. (1989). *Interpersonal Analyses of Bulimia: Normalweight and Obese* (Disertación doctoral no publicada). University of Missouri, Columbia, EE.UU.

Los manuscritos deben estar en formato Microsoft Word y enviarse por algún medio electrónico (correo electrónico, medio de almacenamiento óptico o magnético). Estos deben ser enviadas a:

Comité Editorial

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Facultad de Arquitectura y Diseño
Pontificia Universidad Javeriana
Carrera 7 N 40-62 Edif. 18.
Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica
injaviu@javeriana.edu.co

Políticas de la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*

Perfil de la revista

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo es una revista especializada en estudios sobre la comprensión y solución de las problemáticas urbanas y de la vivienda, especialmente para la población de bajos ingresos. Publica principalmente avances y resultados de investigaciones de carácter interdisciplinario, con especial referencia a los países iberoamericanos.

Objetivos

Objetivo general

Propender por la divulgación del conocimiento referido a la comprensión y solución de las problemáticas urbanas y de la vivienda en Iberoamérica.

Objetivos específicos

- › Divulgar el conocimiento producido por profesores de la Pontificia Universidad Javeriana, así como por otros investigadores nacionales e internacionales, relacionado con las temáticas de interés de la revista.
- › Facilitar el acceso gratuito, mediante la red, al conocimiento producido sobre las temáticas de interés de la revista.
- › Abrir un espacio para la reflexión crítica, interdisciplinaria y permanente sobre temas pertinentes a las problemáticas urbanas y de la vivienda, especialmente para la población de bajos ingresos en el contexto iberoamericano.
- › Reseñar obras escritas, personalidades e instituciones que se relacionen con la investigación en las temáticas abordadas en la revista.

Instancias organizativas de la revista

La revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* es una publicación periódica del Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu), de la Pontificia Universidad Javeriana, producida y distribuida por medio de su sitio web <http://www.javeriana.edu.co/viviendayurbanismo>. Toda la actividad relacionada con la revista es ejecutada por el Injaviu por intermedio de las siguientes instancias:

___ Comité científico

El Comité Científico está integrado por miembros de la comunidad académica nacional e internacional, de reconocido prestigio en diferentes áreas del conocimiento, con lo cual se logra pluralidad desde el punto de vista disciplinar, institucional y geográfico.

___ Comité editorial

Constituye la instancia encargada de velar por la calidad científica y académica de la revista. Está integrado por personal docente de la Pontificia Universidad Javeriana y de otras instituciones

académicas. Es presidido por el director de la Publicación. La duración de los miembros del Comité es de dos años con posibilidades de prórroga.

___ Consejo editorial

El Consejo editorial es el responsable de la revisión de las políticas que rigen la revista. Está al tanto del cumplimiento del cronograma editorial de cada número y del proceso de indexación. Está integrado por el director-editor, los coordinadores editoriales y por los decanos académico y del medio de la Facultad de Arquitectura y Diseño.

___ Cuerpo de arbitraje

Es el grupo de profesionales que se encarga de evaluar los artículos recibidos para su publicación en la Revista; es decir, de determinar la calidad científica, proponer ajustes concretos para su mejoramiento o desaprobación su publicación. Los árbitros son profesionales de reconocida trayectoria como especialistas en el área a la cual pertenecen los artículos que a ellos se les requiere arbitrar, y deben contar con un nivel mínimo de formación de maestría.

Mantiene comunicación permanente con el Comité editorial y sus integrantes. Considerando su alta responsabilidad, reciben un trato especial razón por la que se les otorga una Constancia que describe su función en la revista. El impacto de la publicación en la comunidad académica nacional e internacional determinará el tipo de reconocimiento que se les otorgue.

___ El director-editor de la revista

El director-editor forma parte del Comité editorial y lo preside. Este rol es desempeñado por el director del Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu).

___ La coordinación editorial de la revista

La coordinación editorial tiene a su cargo coordinar el Comité editorial y su gestión dura dos años, con posibilidades de prórroga. En caso de que el Comité decida no ampliar el tiempo de su gestión, se elegirá su sucesor de entre los miembros del mismo que tengan vínculo laboral permanente con el Injaviu.

Lineamientos editoriales de la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*

Características de la revista:

Formato y número de páginas: la presentación de la revista es electrónica, con un tiraje impreso de 300 ejemplares para canje y comercialización. Cada número debe tener un mínimo de seis artículos.

Periodicidad: la revista será publicada dos veces al año, con un intervalo de seis meses entre los dos números. Los dos números correspondientes a un año constituirán un volumen.

Recepción de artículos y cierre de edición: la recepción de artículos será permanente. Solamente se recibirán artículos inéditos.

Cubierta: cada número de la revista debe tener una cubierta diferente, y en ella llevará impreso el nombre de la revista y el logo identificativo de la Pontificia Universidad Javeriana y del Injaviu, así como también el volumen, el número, el mes y año a que corresponda.

Arbitraje: un artículo debe ser sometido al arbitraje para ser publicado en la revista. Este consistirá en la evaluación por parte de dos profesionales suficientemente calificados que determinen su calidad científica o técnica, al igual que establezcan si cuenta con los méritos suficientes para ser publicado.

Uso del lenguaje: el lenguaje científico será el único aceptado por la revista. En tal sentido, su estilo debe ser académico, impersonal y no coloquial y, al mismo tiempo, sencillo, directo, concreto y nunca persuasivo, exhortativo ni dogmático. Debe ajustarse a las reglas de uso del lenguaje estándar del castellano. Para garantizar la uniformidad de criterios en su uso, el Comité dispone de personal especializado para hacer la corrección de estilo de los artículos que se van a publicar en la revista. Esta revisión se hace sin afectar la calidad científica de dichos artículos.

Publicidad: la revista no promueve la comercialización de espacios para publicidad por parte de instituciones y de particulares.

Financiamiento: la producción de la revista es financiada en su totalidad por la Pontificia Universidad Javeriana, con cargo al presupuesto del Injaviu.

Distribución: la distribución de la revista se hace por medios electrónicos. La edición impresa es distribuida mediante canje y en las librerías que defina la Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Indexación: es tarea inmediata de los Comités Científico y Editorial trabajar para cumplir con los requisitos que permitan la próxima incorporación de la revista en algunos de los índices del área que certifiquen su calidad y periodicidad.

Acceso a la información: el acceso a la revista electrónica es totalmente libre y gratuito. La edición impresa para distribución comercial tiene un costo fijado por el Comité Editorial.

Derechos sobre los artículos: los autores que publiquen en *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* ceden los derechos patrimoniales de su artículo a la Pontificia Universidad Javeriana, que a su vez podrá cederlos a terceros, siempre que se trate de transacciones para fines no lucrativos. El editor se reserva el derecho de realizar modificaciones menores de edición, para una mejor presentación del trabajo.

Responsabilidades del autor: el autor es el único responsable del contenido y se obliga a entregar su trabajo de acuerdo con los

lineamientos emitidos por el Comité Editorial. De igual forma, se compromete a realizar los ajustes que sean señalados por la Dirección y Coordinación Editorial en el tiempo fijado por ellos. El autor debe estar atento para resolver las dudas y propuestas que presenten los editores. Se compromete a que el artículo entregado a la revista sea inédito y original. En caso de que el artículo haya sido entregado a otro medio, para su eventual publicación, se compromete a comunicarlo a la Dirección y Coordinación Editorial.

Principios éticos y legales: CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO publica artículos que cumplan con los principios éticos contenidos en la Declaración de Helsinki formulada en 1964, y sus posteriores revisiones. De igual forma, los artículos están sujetos al cumplimiento de la legislación específica del país en que la investigación fue realizada, indicando el nombre de la institución que dio el aval ético y el correspondiente número de registro (si lo hubiere). Para estudios realizados en Colombia los lineamientos éticos deben estar en consonancia con la Resolución 8430 de 1993 del Ministerio de Salud.

___ Secciones de la revista

La Revista está conformada por las siguientes secciones:

Tabla de contenido

Editorial: el cual precisa la orientación de la revista y sirve de presentación a cada número y a los artículos que aparecen en el mismo; está firmado por el director-editor de la publicación.

Artículos: constituyen el cuerpo principal de la revista y responden a los siguientes criterios:

En cada número se publican un mínimo de seis artículos.

Temática de los artículos: los artículos publicados deben ser predominantemente resultado de investigaciones científicas, concluidas o en curso, relevantes en el área de la vivienda y el urbanismo en general.

Selección de artículos: la revista, mediante la convocatoria del Coloquio Injaviu de cada año, propone los ejes temáticos a ser tratados en cada volumen. De esta manera, se abre la participación para publicar artículos, tanto a los ponentes del coloquio como a investigadores y estudiantes de pregrado y posgrado que quieran enviar sus artículos para ser considerados en cada edición.

Reseñas: es una sección dedicada a reseñar, fundamentalmente, libros de actualidad en el área del urbanismo y la vivienda. Inicialmente, está a cargo de la coordinación editorial.

___ El arbitraje de los artículos

Todos los manuscritos recibidos son leídos por la Coordinación Editorial para detectar, en un primer momento, si alguno debe ser rechazado inmediatamente. Si detecta violaciones crasas a las instrucciones o problemas serios de redacción. La Coordinación

Editorial presenta un informe al director-editor de la revista quien a su vez lo comunica al Comité Editorial para que se pronuncie al respecto.

Los artículos que cumplan con los requisitos serán declarados como *recibido*. Los artículos que no se ajusten a estas normas serán devueltos a sus autores y serán declarados como *no recibido*.

En caso de que el artículo sea señalado como *recibido*, la Coordinación Editorial y la dirección de la revista en trabajo coordinado y de común acuerdo propondrán a dos árbitros. El listado propuesto será presentado ante el Comité Editorial para sus observaciones y aprobación. El tiempo máximo de espera para la aceptación del trabajo por parte de los árbitros será de tres días hábiles. En caso de que el árbitro asignado no acepte evaluar el artículo encomendado, o si pasados los tres días no hay respuesta de su parte, la Coordinación Editorial y la dirección de la revista, propondrán otro árbitro.

La Coordinación Editorial consignará en formato el seguimiento del proceso de arbitramento de cada artículo, el cual incluirá: el o los nombres de los autores, su dirección (postal y electrónica), el título del artículo, los nombres y las direcciones de los árbitros asignados, la fecha de envío a los árbitros, la recomendación de los árbitros, la decisión tomada luego de la evaluación y la fecha de aceptación o de rechazo del artículo.

Los árbitros recibirán el documento vía correo electrónico con los archivos adjuntos de imágenes y tablas, además de una carta con instrucciones sobre el proceso de revisión y una hoja de evaluación, para consignar comentarios y recomendaciones sobre la aceptación o rechazo del artículo. El tiempo de dictaminación será máximo de diez días hábiles. Pasado este tiempo el director decidirá si es necesario asignarle otro dictaminador al artículo o si al fijado con anterioridad puede permitírsele un plazo adicional. En el proceso de arbitramento se garantizará el anonimato de autores y dictaminadores.

Los árbitros deben evaluar especialmente los siguientes aspectos: *Contenido*: pertinencia del título de acuerdo con la naturaleza y desarrollo del artículo, presentación del tema —planteamiento del problema, del objeto de estudio, de las hipótesis centrales, etc., desarrollo del argumento orden, coherencia con los objetivos planteados, consistencia teórica, metodológica y matemática—, concordancia de las conclusiones con los datos presentados, actualidad e importancia del tema, manejo de toda la bibliografía pertinente —suficiencia y relevancia—, evaluación de las pruebas estadísticas empleadas, cuando aplique.

Formales: extensión del artículo, presentación de cuadros, gráficas, anexos, bibliografía y redacción.

El resultado de la dictaminación puede ser:

— Aceptado

Condicionado. Esta dictaminación exige una nueva revisión por parte del autor, y la presentación del artículo corregido, con un plazo máximo de un mes después de haber recibido la notificación correspondiente.

— Rechazado

Cuando los dictámenes no sean coincidentes, la resolución se decidirá como sigue:

Aceptado y condicionado. El artículo se considera como *Condicionado*; se pedirá que se incorporen las modificaciones propuestas.

Condicionado y rechazado. El artículo se juzga como *Rechazado*. El editor devolverá el artículo con la evaluación de los árbitros e informará sus razones para no publicarlo. Esta decisión será siempre final.

Aceptado y rechazado. Cuando el artículo tiene un dictamen polarizado, se decide en el Comité Editorial, quien podrá ejercer un voto de calidad.

Se entiende como dictamen *condicionado* a las correcciones leves. Si los cambios propuestos por los árbitros no conllevan modificaciones significativas de la redacción, el comité leerá el artículo y añadirá sus comentarios a los de los árbitros para que sean corregidos; de lo contrario, optará por leer la próxima versión del manuscrito. Cuando reciba la versión final del artículo, el comité confirmará al autor su aceptación, indicándole en qué número de la revista se publicará. Los resultados del proceso de dictamen serán inapelables en todos los casos.

Ejemplos de cambios menores: errores tipográficos, páginas sin numerar, artículos citados en el texto que no aparecen en la literatura citada o viceversa, discrepancias leves entre el resumen y el artículo, cambios moderados a la redacción, corrección de tablas y figuras.

Ejemplos de motivos de rechazo: reescribir la discusión a la luz de la literatura no consultada, cambios sustanciales en la redacción, contenido del artículo no apropiado para la revista, violaciones crasas de las normas de publicación, artículos carentes de significación, mérito científico o tecnológico, o que se trate de un artículo ya publicado.

Presentation of Journal of *Housing and Urbanism*

The JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM is a publication of Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo -Injaviu (Javeriana Institute of Housing and Urbanism) of the Faculty of Architecture and Design at Pontificia Universidad Javeriana.

Aims and Scope

The JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM is a refereed journal that publishes scientific papers related to housing and territory construction from a trans-disciplinary point of view in the Latin American context.

The refereeing process is double blind. The decision to accept, review or reject a paper is taken by the Editorial Board, based on the reports of external referees and communicated to the main author by the Editor. The evaluation is guided by the following criteria: i) content of the article: relevance, appropriateness, contributions to the field, depth and methodological and conceptual rigor. ii) formal aspects: style, structure and legibility.

The JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM's aim is to reach students, academics and professionals within disciplines related to housing and territory. One of the journal's goals is to be an important source and a permanent reference for information exchange.

Periodicity

The JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM is published twice a year by the Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu), an academic unit of the Faculty of Architecture and Design at Pontificia Universidad Javeriana.

Copyright

For the JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM, the reception of a paper to be published implies that the author(s) certify and agree:

(i) That the paper has not been published before, or accepted to be published by any other journal or any other publication.

(ii) That once published in the JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM, it will be not published in any other journal or publication.

Submitting a paper, the author(s) understand that the material will be copyrighted to the JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM in order to be published either in written or electronic media.

The content of papers published by the JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM is an exclusive responsibility of the author(s) and not necessarily reflects the opinion of the Board of Advisors or the Editorial Board.

Texts can be partially or totally reproduced with mention of the source.

Sponsors

The JOURNAL OF HOUSING AND URBANISM is financed by the Javeriana Institute of Housing and Urbanism, Faculty of Architecture and Design, Pontificia Universidad Javeriana.

Contact

Editor's office **CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO**

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Faculty of Architecture and Design
Pontificia Universidad Javeriana.
Carrera 7 N 40-62 Edif. 18.
Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica.
injaviu@javeriana.edu.co

Author Guidelines

TITLE OF THE PAPER. Fifteen words maximum. Times New Roman size 12.

Title in Spanish, Times New Roman, size 11 (to be centred, lower case)

(Author 1). Name. Surname. Academic status. Job Position. Institution. E-mail. Address and phone.

(Author 2). Name. Surname. Academic status. Job Position. Institution. E-mail. Address and phone.
Submission date, acceptance date

This document shows the general guidelines for the presentation of papers in order to be published in the Journal of Housing and Urbanism of the *Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu) of Pontificia Universidad Javeriana.*

ABSTRACT

The paper must include a short summary of a half-standard sheet text, or 150 words, maximum, in English. Its font should be Arial or Times New Roman, size 10 and it should be written in the third person and present tense. The abstract must be concise and should synthesize the work in a descriptive style. It must inform, the objective, methodology and results, if applicable.

KEY WORDS: 6 maximum, in English, alphabetically ordered and corresponding to descriptors or thesaurus such as UNESCO's (<http://databases.unesco.org/thessp>) or any other considered relevant for the specific field.

RESUMEN

The *resumen* is the literal Spanish translation of the *abstract* in font italic Arial or Times New Roman, size 10. **PALABRAS CLAVES:** 6 maximum in Spanish, alphabetically ordered.

RESUMO

The *resumo* is the literal Portuguese translation of the abstract in font italic Arial or Times New Roman, size 10. **PALAVRAS CHAVE:** 6 keywords maximum in Portuguese, alphabetically ordered.

INTRODUCTION

Papers should have the following format: When formatting your paper, set top and bottom margins to 30 mm, as well as left and right margins; The body of the text should be typed in font Arial or Times New Roman and size 12; in double underlined and completely justified. A blank line should be placed between each paragraph.

A publishable paper, for the Journal would have fifteen (15) to thirty (30) pages in, standard paper size for scientific papers (including abstract, references, captions, maps and tables and bibliographical references) and three (3) pages in case of book reviews.

Each page must be numbered including references. Pages should not have headings with the title of the article, author's names, or the institution to which he or she belongs to.

The introduction may include:

- › A paragraph describing the justification and/or precedents of the problem or topic.

- › A paragraph describing the hypothesis of the problem or topic.
- › A paragraph describing the methodology used to obtain the solution of the problem or treatment or topic organization, which would be coherent with the contents.
- › The general body of the paper must contain the following, clearly identified parts: introduction, contents, conclusions, suggestions and references. These must be numbered with Arabian numbers, font Times New Roman in bold, size 12. This rule does not apply for book reviews.

Papers to be published may include any of the following accepted types in Journals indexed by Colciencias (Colombia):

1.1 Scientific and technologic research paper: A document that presents, in detail, the results of a completed research project. The structure should include at least the following four components: introduction, methodology, results and conclusions.

1.2 Discussion paper: Document that presents the results of completed research, starting from which the author analyzes, interprets or critically approaches the subject, using original sources.

1.3 Review paper: A document that is the result of a completed investigation, in which research findings —published or unpublished— in a field of science or technology are analyzed, systematized and integrated in order to give account of the progress and development trends in that field. It is characterized by a thorough literature review of, at least, 50 references.

1.4 Short article. Brief: document presenting original, preliminary or partial results from a scientific or technological research projects, usually in need of quick publishing.

1.5 Case report: A document that presents the results of a study on a particular situation in order to disseminate the technical and methodological experiences considered in a specific case. The paper should include a systematic review of literature on similar cases and comments on this review process.

1.6 Topic Review: A document presenting a critical review of the literature on a particular topic.

1.7 Letters to the editor: Critical, analytical or interpretative positions on the documents published in the Journal which, according to the Editorial Board, are important contributions to the discussion of the topic by the scientific community in question.

1.8 Translations: Translation of classic or current texts, or transcriptions of historical and other documents that are of particular interest for the Journal's field.

1.9 Discussion papers not based on research.

1.10 Bibliographical review.

CONTENTS

Papers presented to the Journal of Housing and Urbanism must be specialized in the Housing and Urbanism area and should present ongoing or concluded research results.

Priority will be given to papers of the types 1.1, 1.2., and 1.3, given their higher impact in Colciencias' *Publindex* bibliographical index. The maximum number of papers per author will be one per volume.

Papers should be written in a clear, simple and well structured way. Spelling, grammar and typing must be carefully reviewed.

Bibliographical References

References should be written according to American Psychological Association (APA, 5). Within the body of the text, references will be indicated between parenthesis, writing the author's surname, year and page number: (Christoff, 1996, p. 21) Complete references should appear in the bibliography. Footnotes will appear only to clarify the text, not as a bibliography.

Images, graphics and tables

Tables, graphics and images should be sent in different file, in its original application, named with letters FIG (for images and graphics) or TAB (for tables and lists). Every file should have the same number as in the body of the text. These files will be included by the Journal only if they are explicitly referenced in the text.

Every table, graphic and image should be referenced in an additional file, word format. In this file, the sources of the information used and the author's additions or interpretations should be mentioned. Tables, graphics and images should have Arabic numeric notation and will be identified with its title, as they appear in the text.

Example:

Figure 1. Example of figure in the text. Source: author's development.

Figure 2. Example of figure in the text. Source: *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, Vol. III, Estado de Boyacá, Tomo I, Territorio del Casanare, 2000.

Table 1. Sample of table in the text. Source: author's development.

All images, pictures, plans, renders, maps, graphics and photo montages should be send in JPG or TIFF format, black and white or color, 200 to 300 dpi. In case the image does not possess the minimum graphic quality, the Editorial Board will ask the author to replace it. Plans and maps should bring a graphic scale.

Tables and lists should be sent in Excel.

CONCLUSIONS AND SUGGESTIONS

Conclusions are obligatory and must be clear. They should express the final balance of the research or application of knowledge.

Papers that fulfill the thematic and formal requirements pointed out in these instructions will be declared as "received" and will be taken into consideration for the refereeing process. Papers that not fulfill the requirements will be returned to their owners and will be declared as "not received".

REVIEW PROCESS

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo is a refereed journal. In order to be published, every paper will go through a double blind peer review. The evaluation of those peers will be sent to the author, who should review the article in accordance with the suggestions. Papers with the following characteristics will be privileged over others: (1) Those that offer theoretical discussion; (2) Those that are the result of empirical research with a strong theoretical source

guiding; (3) Critical reviews of the current state of a specific topic, and (4) Those that possess conceptual and methodological precision.

The topic of the paper must be a part of the Housing and Urbanism fields or a contribution to those fields from other disciplines.

Copyright

For the *Journal of Housing and Urbanism*, the reception of a paper to be published implies that the author(s) certify and agree:

(i) That the paper has not been published before, or accepted to be published by any other journal or any other publication.

(ii) That no previous versions of the paper have been published as working paper (or “gray literature”) or on a web site, or that, in case of the being accepted to be published in the *Journal of Housing and Urbanism*, the previous version will be withdrawn from websites, leaving only the title, abstract, key words and a hyperlink to the Journal.

When submitting a paper, the author accepts that he or she will transfer the author’s copyright to the *Journal of Housing and Urbanism* for its publication in printed or electronic version.

BIBLIOGRAPHY

References should be written according to American Psychological Association (APA 5), which can be consulted at [Http://www.bedfordstmartins.com/online/index.html](http://www.bedfordstmartins.com/online/index.html) or http://www.wdev.puc.cl/sw_educ/gnosis/citas/citas.htm

Examples:

Book:

Ceballos Ramos, O. & García Moreno, B. (2010). *Barrios y Universidades. El vecindario de la calle 45 de Bogotá*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Book chapter:

O’Neil, J. M. & Egan, J. (1992). Men’s and women’s gender role journeys; Metaphor for healing, transition and transformation. In B. R. Wainrib (Ed.), *Gender issues across the life cycle* (4a. ed., pp.107-123). Nueva York: Springer.

Journal paper:

Castellanos, M. (2009). Procesos de Transformación urbana: el caso de Tunja 1900-2005. *Perspectiva Geográfica*, 14(14), 13-44.

Thesis:

Caicedo, J. (2003). *Evolución del modelo de gestión habitacional en los escenarios urbanos de Chile y Colombia entre 1950 y 2002 comparación del modelo de gestión habitacional orientado al mercado con subsidios a la demanda*. Tesis de maestría no publicada, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, R.M. Chile.

PhD dissertation:

Wilfey, D.E. (1989). *Interpersonal analyses of bulimia: Normal-weight and obese*. Unpublished PhD dissertation, University of Missouri, Columbia, USA.

Papers should be written in Microsoft Word format and should be sent by electronic media (e-mail, cd, dvd, etc. other optical or magnetic storage media). The material must be sent to:

Editor’s office

CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo

Faculty of Architecture and Design

Pontificia Universidad Javeriana

Carrera 7 N 40-62 Edif. 18

Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica

injaviu@javeriana.edu.co

Journal of Housing and Urbanism Policies

Profile

The Journal of Housing and Urbanism specializes in studies about the comprehension and solution of urban and housing problems, specifically for low-income populations. The journal publishes research advances and results focusing on interdisciplinary research from Latin American countries.

1. Objectives

__ General objective

To advocate for the disclosure of information about the comprehension and solution of urban and housing problems in Latin America.

__ Specific objectives

- › To disseminate information produced by the professors of the Pontifical Javeriana University, as well as by other, national and international, researchers related to the Journal's subjects of interest.
- › To facilitate free access, through the web, to the information produced regarding the Journal's subjects of interest.
- › To generate a space for the critical reflection, interdisciplinary and permanent, about pertinent subjects on urban and housing problems, especially for low-income populations in Latin America.
- › To review written works, personalities, and institutions related to the Journal's research themes.

2. Journal organizational resources

The *Journal of housing and urbanism* is a periodic publication from the Javeriano Institute of Housing and Urbanism – Injavíu, of the Pontifical Javeriana University. It is produced and distributed through their website www.javeriana.edu.co/vivien-dayurbanismo. All activities related to the journal are executed by the Injavíu through the following resources:

__ Scientific committee

The Scientific Committee is made up of members from the national and international academic community, all renowned in their areas of specialty. This allows for plurality from a discipline, institution, and geographic perspective.

__ Editorial committee

This committee is in charge of maintaining the scientific and academic excellence of the journal. It is made up of professors from the Pontifical Javeriana University and other academic institutions. The committee is led by the director of the Journal. The term for committee members has a two-year duration with the possibility of renewal.

__ Editorial Board

The Editorial Board is responsible for the review of policies governing the magazine. Is aware of the compliance schedule and editorial of each issue of the indexing process. It consists of the director-editor, editorial coordinator and the academic deans and through the School of Architecture and Design.

__ Reviewing body

This is the group of professionals responsible for reviewing all submitted articles for their publication in the Journal. They determine the scientific quality of the article, propose corrections for its improvement, or reject its publication. Reviewers are professionals with a recognized trajectory as specialists in their field, and possess a minimum of a Master's degree. They maintain permanent communication with the Editorial Committee and its members. Considering their degree of responsibility, reviewers receive special attention and are cited in the Journal. The impact of the Journal within the national and international academic community determines the type of acknowledgment given.

__ The Director – journal editor

The director-editor of the Editorial Committee is part and chairs. This role is played by the director of the Institute of Housing and Urban Javeriano (Injavíu).

__ Journal Editorial management

The editorial management team is responsible to coordinate the Editorial Committee. It has a two-year term with the possibility of renewal. In case the Editorial Committee does not wish to renew its term, a candidate will be chosen from the members of the Editorial Committee with permanent contract status with the Injavíu.

3. Editorial guidelines for the Journal of Housing and Urbanism

__ Journal characteristics:

Format and number of pages: the Journal is offered online, with 300 print copies for trade and sale. Each number has a minimum of six articles.

Publication interval: the Journal is published twice per year, with an interval of six (6) months between numbers. The two numbers corresponding to the year will be considered one volume.

__ Receiving articles and finalizing the edition

The Journal accepts only unpublished articles.

Cover: each number of the Journal must have a different cover, and it must include the name and logos of the Pontifical Javeriana University and the Injavíu, as well as the volume, number, and corresponding year.

Peer review: an article must be submitted for review in order to be published in the Journal. The review will consist of an evaluation by two (2) professionals sufficiently qualified to determine the article's scientific or technical quality, as well as to establish its merit for publication.

Language use: the Journal will only accept scientific language. As such, the style must be academic, impersonal, and not colloquial, at the same time, simple, direct, concrete, and never persuasive, exhortative or dogmatic. It must comply with the standard language rules and follow APA style from the American Psychological Association. In order to guarantee uniformity in these criteria, the Editorial Committee assigns specialized personnel for the style revision of the articles to be published in the Journal. This revision is done without compromising the academic integrity of the articles.

Publicity: the Journal does not promote the sale of advertising space by institutions or individuals.

Financing: the Pontifical Javeriana University finances the production of the Journal in its totality, under the budget for the Injaviu.

Distribution: the Journal is distributed by electronic means. The print edition is distributed for trade and for the libraries defined by the Pontifical Javeriana University Publisher.

Indexing: the Scientific and Editorial Committees are directly responsible to ensure that the Journal meets all necessary requisites that allow its incorporation in local indexes, which certify its quality and publication interval.

Access to information: access to the online Journal is completely free. The Editorial Committee sets the price for the print edition for commercial distribution.

Author rights: authors who publish in the *Journal of Housing and Urbanism*, yield the patrimonial rights of their articles to the Pontifical Javeriana University, which in turn can yield these rights to third parties as long as they are not for profit transactions. The Editor reserves the right to realize minor modifications to improve the presentation of the articles.

Author responsibilities: the author is the only one responsible for the content of the article, and is obliged to submit it according to the guidelines outlined by the Editorial Committee. In the same manner, the author accepts to perform the necessary corrections as suggested by the Journal's Editorial Management during the time allowed. The author must be attentive to answer any doubt or suggestion made by the editors. The author assumes the responsibility of submitting an unpublished and original work. In case the article has been submitted elsewhere to be published, the author must communicate this fact to the Editorial Management team.

Ethical and legal: HOUSING AND URBAN JOURNAL publishes articles that comply with the ethical principles contained in the Declaration of Helsinki issued in 1964 and its

subsequent revisions. Similarly, items are subject to compliance with the specific legislation of the country where the research was conducted, indicating the name of the institution that gave the guarantee ethical and relevant registration number (if any). Studies in Colombia to the ethical guidelines should be consistent with Resolution 8430 of 1993 of the Ministry of Health.

__ Journal sections:

The Journal is made up of the following sections:

__ Table of contents

Editorial: this section guides the orientation of the Journal and serves as presentation for each number and for the articles that appear in it. It is signed by the director-editor of the Journal.

Articles: these constitute the main body of the Journal and adhere to the following criteria:

Each number of the Journal will publish a minimum of six (6) articles.

Article subjects: all published articles must be predominantly the result of scientific research, finished or in progress, relevant to the area of housing an urbanism in general.

Article selection: the Journal, through each year's invitation for the Injaviu Colloquium, will propose the thematic focus for each volume. In this manner, the Journal calls for articles to be published by colloquium lecturers, as well as by researchers, and students who wish to submit their articles for each edition.

Literature reviews: this section is dedicated, fundamentally, to review current books in the area of urbanism and housing. This section is under the responsibility of the Editorial Management team.

__ Article review

All manuscripts submitted to the Journal are read by the Editorial Management to identify if any must be rejected immediately. Manuscripts will be rejected immediately if identified with serious violation to the institutions, or with serious writing problems. The Editorial Management team will present a written report to the director-editor of the Journal, who must communicate with the Editorial Committee to decide on the matter.

The articles that abide by all requisites will be declared as *accepted*. The articles that do not meet these norms will be returned to the authors and will be declared *not accepted*.

In case the article is identified as *accepted*, the Editorial Management team in coordination with the director of the Journal will assign two peer reviewers. The candidate list will be presented to the Editorial Committee for its observations and approval. Reviewers will have a maximum of three working days to accept articles for review. In case the reviewer does not accept the article, or if after three days there is no response, the Editorial Management team and the Director will assign another reviewer. Editorial Management will register a form with the peer-review

process of each article, which will include: the name of the authors, address, article title, name of reviewers, date sent for review, reviewers' comments, decision after the evaluation, and the date of acceptance or refusal of the article.

Peer reviewers will receive the document via email with all attachments including images, tables, and instructions regarding the review process. They also receive an evaluation sheet to register any comments on either accepting or rejecting the article. A decision will be made in up to 10 working days. After this period, the director will decide if the article needs another reviewer or if the previous one might have a time extension. The anonymity of the authors as well as reviewers is guaranteed during the review process.

Peer reviewers must specifically evaluate the following aspects:

Content: pertinence to title according to the nature and development of the article, presentation of the subject, problem; objective of the study, central hypotheses, etc.; argument development, order, coherence with proposed objectives, and theoretical consistency; methodology, agreement between conclusions and the data presented; subject actuality and importance; references, pertinence, sufficiency, relevance; and evaluation of statistical material, when applicable.

Formal: article length, presentations, graphs, attachments, references, and writing.

The evaluation result can be:

___ Accepted

Conditional. This result demands a new revision by the author and the presentation of the corrected version of the article within a maximum of one month after receiving the result.

___ Rejected

When the results do not coincide, the resolution will indicate:

Accepted and Conditional. The article is considered *Conditional*, it requires all suggested corrections.

Conditional and Rejected. The article is considered *Rejected*. The editor will return the article with the evaluation of the peer reviewers and their reasons for not publishing the article. All decisions are always final.

Accepted and Rejected. When the article has a polarized result, the Editorial Committee will decide.

A *conditional* result is understood as needing minor corrections. If the comments made by the reviewers do not reach significant modifications of the article, the Committee will read the article and add additional suggestions for corrections, otherwise it will read the revised version of the manuscript. When the Committee receives the final version of the article, it will confirm its acceptance to the author, indicating in which number it will be published. The results of the review process are unappealable.

Examples of minor changes: typographical errors, pages without numbering, cited articles not appearing in the references or vice versa, minor discrepancies between the abstract and the article, moderate changes in writing, table and figure correction.

Examples of reasons for rejection: rewriting the discussion based on literature not consulted, substantial changes in writing, inappropriate content for the Journal, serious violations to the publishing norms, articles with no meaning, articles with no scientific or technical merit, and published articles.

Apresentação DE CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO

CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO é uma publicação do Instituto Javeriano de Vivenda e Urbanismo (Injaviu) da Faculdade de Arquitetura e Desenho da Pontifícia Universidad Javeriana

Política Editorial

CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO é uma revista arbitrada que publica artigos científicos sobre estudos relacionados com o tema da moradia e da construção do território, desde uma perspectiva trans-disciplinar no contexto latino-americano.

O processo de parecer dos artigos é anônimo tanto para os autores enquanto para os Conselheiros. A decisão de aceitação, revisão ou rejeição dos artigos será tomada pelo Comitê Editorial, baseada nos pareceres dos Conselheiros externos e comunicada ao autor principal através do Editor da revista. A avaliação seguirá os critérios seguintes: i) No referente aos conteúdos, a relevância e pertinência, os aportes, assim como a profundidade e rigor conceitual e metodológico. ii) No relacionado com o aspecto formal, a estruturação, estilo e facilidade de leitura.

Público Objetivo

CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO está encaminhada para os profissionais, acadêmicos e estudantes das disciplinas relacionadas com o tema da moradia e a construção do território. O alvo da revista é constituir-se em fonte importante de consulta e referente permanente de troca.

Periodicidade

CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO é uma publicação semestral do Instituto Javeriano de Vivenda y Urbanismo (Injaviu), unidade acadêmica da Faculdade de Arquitetura e Desenho da Pontifícia Universidad Javeriana.

Propiedad Intelectual

Para CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO, o envio de um artigo indica que o(s) autor(es) certifica(m) e aceita(m):

(i) Que este não tem sido publicado, nem aceito para publicação em outra revista.

(ii) Que uma vez publicado em Cuadernos não vai se publicar em revista nenhuma.

Ao enviar artigos para avaliação, os autores aceitam mesmo transferirem direitos de autor a CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO, para a respectiva publicação em versão tradicional e eletrônica.

O conteúdo dos artigos publicados em CUADERNOS DE VIVIENDA E URBANISMO é de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente reflete o pensamento do Comitê Editorial e Científico.

Os textos podem ser reimpressos total ou parcialmente, sempre que consignada a fonte original.

Patrocinadores

A publicação dos CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO é financiada pelo Instituto Javeriano de Vivenda y Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Diseño. Pontifícia Universidad Javeriana

Endereço para correspondência

Equipo Editorial

CADERNOS DE VIVENDA E URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivenda y Urbanismo

Faculdade de Arquitectura e Desenho

Pontifícia Universidad Javeriana

Carrera 7 N 40-62 Edif. 18

Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica

injaviu@javeriana.edu.co

Instruções para os autores

TÍTULO DO ARTIGO. 15 PALAVRAS NO MÁXIMO. FONTE TIMES NEW ROMAN CORPO12. MAIÚSCULA.

Título em Inglês. Fonte Times New Roman corpo 11 (centrado, minúsculas)

(Autor 1) Nome 1 Nome 2 Sobrenome 1 Sobrenome 2. Grau acadêmico mais alto. Vínculo professoral.
Instituição. Correio eletrônico.
Endereço postal e telefone.

(Autor 2) Nome 1 Nome 2 Sobrenome 1 Sobrenome 2. Grau acadêmico mais alto. Vínculo professoral.
Instituição. Correio eletrônico.
Endereço postal e telefone.

Data de recepção. Data de aceitação

Este documento é um exemplo que contém diretrizes gerais para a apresentação de artigos a serem publicados nos *Cadernos de Vivienda y Urbanismo* do Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo (Injaviu) da Pontifícia Universidad Javeriana.

RESUMO

O artigo há de incluir um resumo em português com uma extensão máxima de meia folha de conteúdo descrito com 150 palavras no máximo, fonte *Arial* ou *Times New Roman*, corpo 10, escrito em terceira pessoa e em tempo presente. O resumo deve ser conciso e sintetizar o trabalho realizado em estilo descritivo. Devem informar o objetivo, metodologia e resultados do trabalho, no caso de aplicar. **PALAVRAS CHAVE:** Máximo 6, em português, ordenadas alfabeticamente e correspondentes, e possivelmente, os descritores ou tesouros, como usados em UNESCO (<http://databases.unesco.org/thesp>) ou outro que ache relevante para a área de conhecimento.

RESUMEN

O resumen é a tradução literal ao espanhol do resumo em itálico, com fonte *Arial* ou *Times New Roman*, corpo 10.

PALABRAS CLAVE: No máximo 6 palavras chave em espanhol ordenadas alfabeticamente.

ABSTRACT

O abstract é a tradução literal na língua inglesa do resumo e deve ser em itálico, com fonte *Arial* ou *Times New Roman*, corpo 10.

KEY WORDS: No máximo 6 palavras chave em inglês, ordenadas alfabeticamente.

INTRODUÇÃO

Os artigos terão o formato seguinte: margens: 3,0 cm de cada lado. A fonte do artigo deve ser *Arial* ou *Times New Roman*, corpo 12, deixando um espaço branco entre os parágrafos. Espaçamento dobre (2,0) e justificação completa.

Para ser publicável na Revista, um artigo deverá ter entre quinze (15) e trinta (30) laudas, em folhas tamanho carta no caso de artigos científicos (incluindo resumos, notas, título de gráficos, mapas e quadros, mas referências bibliográficas). No caso de resenhas de livros, devera ter três laudas.

Toda página deve ser numerada, incluída a bibliografia. Porém, não deve estar timbradas com nome do artigo, do autor, nem da instituição a que pertence.

A introdução pode conter:

- › Parágrafo que descreva a justificativa e/ou antecedentes do problema ou temática.

- › Parágrafo que descreva a hipótese, problema ou temática.
- › Parágrafo que descreva a tese incluindo o método empregado para obter a solução do problema, tratamento ou organização da temática, a qual será coerente com o conteúdo.
- › No corpo geral do artigo devem estar claramente identificadas as partes constitutivas: introdução, conteúdo, conclusões, recomendações e bibliografia. Deve-se enumerar com algarismos arábicos, fonte Times New Roman, corpo 12 em negrito. Esta norma não aplica para a seção Resenhas.

Os artigos a serem publicados poderão ser de qualquer dos seguintes tipos aceitados em revistas indexadas de Colciencias:

1.1 Artigo de pesquisa científica e tecnológica. Artigos que contém em detalhe resultados originais de pesquisas concluídas. A estrutura utilizada geralmente contém quatro partes importantes: introdução, metodologia, resultados e conclusões.

1.2 Artigo de dissertação. Documento que apresenta resultados de pesquisa concluída desde uma perspectiva analítica,

interpretativa ou crítica sobre um tema específico, recorrendo a fontes originais.

1.3 Artigo de revisão. Documento resultado de pesquisa concluída que analisa, sistematiza e integra os resultados de pesquisas publicadas ou não, sobre um campo da ciência ou tecnologia, com a finalidade de dar conta dos avanços e tendências do desenvolvimento. Caracteriza-se por apresentar revisão bibliográfica cuidadosa de no mínimo 50 referências.

1.4 Artigo curto. Relatos breves que apresentam resultados originais de pesquisas em andamento, que sejam relevantes e mereçam rápida divulgação.

1.5 Reporte de caso. Documento que apresenta resultados de um estudo sobre uma situação particular com a finalidade de fazer conhecer experiências técnicas e metodológicas consideradas num caso específico. Inclui revisão sistemática comentada da literatura sobre casos análogos.

1.6 Revisão de tema. Documento resultado da revisão crítica da literatura sobre um tema específico.

1.7 Cartas para o editor. Posições críticas, analíticas ou interpretativas sobre documentos publicados na revista, que em juízo do Comitê editorial constituem aporte importante na discussão do tema por parte da comunidade científica de referência.

1.8 Tradução. Traduções de textos clássicos ou de atualidade, ou transcrições de documentos históricos ou de interesse particular no campo de publicação da revista.

1.9 Documento de dissertação não derivado de pesquisa.

1.10 Resenha bibliográfica

CONTEÚDO

Os artigos apresentados nos *Cadernos de Vivenda e Urbanismo* devem ser especializados na área de moradia e urbanismo e devem mostrar principalmente resultados de trabalhos de pesquisa concluídos ou em andamento.

Dará-se prioridade aos artigos tipo 1, 2 e 3, pois eles são de impacto maior na base Publindex de Colciencias. O número máximo de artigos de um só autor em cada revista será de um por volume. Mesmo, recomenda-se revisar cuidadosamente a ortografia e a pontuação, e, no possível, evitar os erros tipográficos.

Referências bibliográficas

Serão guiadas pelas normas da American Psychological Association (APA, versão 5). As citações utilizadas no corpo do artigo serão indicadas em parêntesis, escrevendo o sobrenome do autor, o ano e o número da página escrita em parêntesis (Christoff, 1996, p. 21). A referência completa deverá aparecer na bibliografia. As notas de rodapé serão de caráter unicamente esclarecedor, mas não de caráter bibliográfico.

Imagens, gráficos e tabelas

As tabelas, gráficos ou imagens devem se enviar em arquivos aparte, na aplicação original, nomeadas com as letras FIG (se for imagens ou gráficas) ou com as letras TAB (se for tabelas ou quadros). Todos os arquivos deverão ter o mesmo número com o qual eles aparecem referenciados no documento. Estes arquivos serão incluídos somente se o autor refere-se a eles explicitamente no texto.

Todas as imagens, tabelas e gráficos deveram estar listados em documento adicional, formato Word. No documento deve assinalar fontes de informação e/ou tipo de elaboração que tem realizado o autor. Mesmo, é preciso ter numeração arábica para identificá-las, as quais serão feitas as referências no texto. Nesse documento, cada imagem, tabela e gráfico terão um título que identifique.

P. ex.:

Figura 1. Exemplo de figura no documento. Fonte: elaboração própria.

Figura 2. Exemplo de figura no documento. Fonte: Geografia física e política da Confederação Granadina.

Vol. III, Estado de Boyacá, Tomo I, Territorio del Casanare, 2000.

Tabela 1. Mostra de quadro no documento. Fonte: elaboração própria.

Todas as imagens, fotografias, planos, *renders*, mapas, gráficos ou fotorrentagens devem se entregar unicamente em formato JPG ou TIFF. Estes podem se entregar em branco e preto ou cor e a resolução será entre 200 a 300 dpi. Se o tamanho da imagem não possibilitar a correta visualização, o comitê comunicará ao autor para a correção. Os planos e mapas deveram estar acompanhados da escala gráfica.

As tabelas ou quadros deveram se encaminhar em Excel.

CONCLUSÕES E SUGESTÕES

As conclusões são obrigatórias e deveram ser claras, expressando o balanço final da pesquisa ou aplicação de conhecimento.

Os artigos que satisfizerem os requisitos temáticos e formais indicados em estas instruções serão declarados como “recebido” e postos na consideração dos árbitros para avaliação. Os artigos que não se acomodarem às normas serão devolvidos aos autores e declarados como “não recebidos”.

PROCESSO DE REVISÃO

Cadernos de Vivenda e Urbanismo é uma revista arbitrada. Para publicação, todo artigo será submetido à avaliação de pares anônimos; o parecer dos mencionados avaliadores se comunicará

ao(s) autor(es), quem devesse (m) atender as observações. Serão privilegiados os artigos que: (1) sejam produto de reflexões teóricas; (2) sejam resultado de pesquisas empíricas com forte referente teórico como guia; (3) constituam revisões críticas sobre o estado da questão no tema estudado, e (4) tenham rigor conceitual e metodológico.

O tema do artigo deve-se enquadrar em temas de moradia e urbanismo ou em aportes relevantes, elaborados desde outras disciplinas.

PROPIEDAD INTELECTUAL:

Para *Cadernos de Vivienda e Urbanismo*, o envio de um artigo indica que o(s) autor(es) certifica(m) e aceita(m): (1) Que este não tem sido publicado, nem aceito para publicação em outra revista; (2) Que a publicação de uma versão prévia não foi informada como working paper (ou 'literatura gris') ou em um site, e que no caso de for aceita a publicação em *Cadernos de Vivienda e Urbanismo* o autor retirará do site onde simplesmente deixarem o título, o resumo, as palavras-chaves e o hiper-vínculo para a Revista.

Ao enviar artigos para avaliação os autores estão aceitando mesmo transferirem direitos de autor a *Cadernos de Vivienda e Urbanismo*, para a respectiva publicação em versão impressa e eletrônica.

BIBLIOGRAFIA

A bibliografia terá como referência as normas da American Psychological Association (APA versão 5), que podem ser consultadas em: <http://www.bedfordstmartins.com/online/index.html> ou em http://wwwdev.puc.cl/sw_educ/gnosis/citas/citas.htm.

Logo, alguns exemplos:

Livro:

Ceballos Ramos, O. e García Moreno, B. (2010). *Barrios y Universidades. El vecindario de la calle 45 de Bogotá*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Capítulo de livro:

O'Neil, J. M. e Egan, J. (1992). Men's and women's gender role journeys; Metaphor for healing, transition and transformation. En B. R. Wainrib (Ed.), *Gender issues across the life cycle* (4a. ed., pp.107-123). Nueva York: Springer.

Artigo de revista:

Castellanos, M. (2009). Procesos de Transformación urbana: el caso de Tunja 1900-2005. *Perspectiva Geográfica*, 4(14), 13-44.

Tese:

Caicedo, J. (2003). *Evolución del modelo de gestión habitacional en los escenarios urbanos de Chile y Colombia entre 1950 y 2002 comparación del modelo de gestión habitacional orientado al mercado con subsidios a la demanda*. Tesis de maestría no publicada, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, R.M. Chile.

Dissertação doutoral:

Wilfey, D.E. (1989). *Interpersonal analyses of bulimia: Normal weight and obese*. Dissertação doctoral no publicada, University of Missouri, Columbia, EE.UU.

Os textos devem vir em formato Microsoft Word e têm de ser enviados por algum meio eletrônico (correio eletrônico, médio de armazenamento óptico ou magnético). Estes devem ser enviados a:

Equipo Editorial

CADERNOS DE VIVENDA E URBANISMO

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Facultade de Arquitectura e Desenho
Pontificia Universidad Javeriana
Carrera 7 N 40-62 Edif. 18
Bogotá, D. C. Colombia, Sudamérica
injaviu@javeriana.edu.co

Políticas da revista *Cadernos de Vivenda e Urbanismo*

Perfil da revista

Cadernos de Vivenda e Urbanismo é uma revista especializada nos estudos sobre a compreensão e solução das problemáticas urbanas e de vivenda, especialmente para a população de baixos recursos. Publica principalmente avanços e resultados de pesquisas interdisciplinares, com referência especial a países ibero-americanos.

1. Objetivos

__ Objetivo geral

Propender pela divulgação do conhecimento referido à compreensão e solução das problemáticas urbanas e da vivenda ibero-americana.

__ Objetivos específicos

Divulgar o conhecimento produzido pelos professores da Pontifícia Universidade Javeriana, assim como também por outros pesquisadores nacionais e internacionais, relacionado com as temáticas de interesse da Revista.

Facilitar o acesso gratuito, através da rede, ao conhecimento produzido sobre as temáticas de interesse da Revista.

Abrir um espaço para a reflexão crítica, interdisciplinária e permanente sobre temas pertinentes às problemáticas urbanas e de vivenda, especialmente para a população de baixos recursos no contexto ibero-americano.

Resenhar obras escritas, personalidades e instituições que se relacionem com a pesquisa nas temáticas abordadas pela Revista.

2. Instâncias organizativas da Revista

A revista *Cadernos de Vivenda e Urbanismo* é uma publicação periódica do Instituto Javeriano de Vivenda e Urbanismo – Injaviu, da Pontifícia Universidade Javeriana, produzida e distribuída através do seu sitio web www.javeriana.edu.co/vivendayurbanismo. Todas as atividades relacionadas com a revista são executadas pelo Injaviu através das seguintes instâncias:

__ Comitê científico

O Comitê Científico está integrado por membros da comunidade acadêmica nacional e internacional, de reconhecido prestígio nas diferentes áreas de conhecimento, o qual permite a pluralidade desde o ponto de vista interdisciplinar, institucional e geográfico.

__ Comitê editorial

Constitui a instância responsável de velar pela qualidade científica e acadêmica da Revista. Está integrado por pessoal docente da Pontifícia Universidade Javeriana e de outras instituições acadê-

micas. É presidido pelo diretor da Revista. A duração dos membros do Comitê é de dois anos com possibilidades de prorrogação.

__ Conselho Editorial

O Conselho Editorial é responsável pela revisão das políticas que regem a revista. Está ciente do calendário de conformidade e editorial de cada edição do processo de indexação. É composto pelo diretor-editor, coordenador editorial e os reitores acadêmicos e através da Faculdade de Arquitetura e Design.

__ Corpo de pareceristas

É o grupo de profissionais responsável de avaliar os artigos recebidos para publicação na Revista. Eles determinam a qualidade científica, propõem ajustes concretos para seu melhoramento ou rejeitam a sua publicação. Os pareceristas são profissionais de reconhecida trajetória como especialistas na área a qual pertencem os artigos que estão avaliando e devem contar com um nível mínimo de formação de mestrado.

Eles mantêm comunicação permanente com o Comitê Editorial e seus agentes. Considerando sua alta responsabilidade, recebem um trato especial, razão pela qual se outorga uma Constancia que descreve a sua função na Revista. O impacto da Revista na comunidade acadêmica nacional e internacionalmente determina o tipo de reconhecimento que se lhes outorgue.

__ O Diretor – editor da revista

O diretor-editor do Conselho Editorial faz parte e cadeiras. Este papel é desempenhado pelo diretor do Instituto de Habitação e Urbanismo Javeriano (Injaviu).

__ A Coordenação editorial da Revista

A coordenação editorial é responsável de coordenar o Comitê Editorial, sua gestão dura dois anos, mas pode ser prorrogada. No caso de que o Comitê Editorial decida não ampliar o tempo da sua gestão, o sucessor será eleito dentre os membros do Comitê Editorial que tenham vínculo laboral permanente com o Injaviu.

3. Lineamentos editoriais da Revista *Cadernos de Vivenda e Urbanismo*

__ Características da revista:

Formato e número de paginas: a apresentação da Revista é eletrônica, com uma tiragem impressa de 300 exemplares para troca e comercialização. Cada número deve ter um mínimo de seis artigos.

Periodicidade: a Revista será publicada duas vezes por ano, com um intervalo de seis (6) meses entre os dois números. Os dois números correspondentes a um ano constituem um volume.

Recepção de artigos e encerre da edição: a recepção de artigos será permanente. Somente recebem-se artigos inéditos.

Capa: cada número da Revista deve ter uma capa diferente. Nela aparecerá o nome impresso da revista e o logotipo da Pontifícia Universidade Javeriana e do Injaviu, assim como também o volume, o número, e o mês e ano que correspondam.

Avaliação: artigos devem ser submetidos à avaliação para serem publicados na Revista. A avaliação será feita por dois (2) profissionais suficientemente qualificados para determinar a qualidade científica ou técnica, como também estabelecer se o artigo conta com os méritos suficientes para ser publicado.

Uso da linguagem: a linguagem científica será a única aceita pela Revista. Assim, seu estilo deve ser acadêmico, impessoal e não coloquial, como também simples, direto, concreto e nunca persuasivo, exortativo nem dogmático. Deve ajustar-se às regras e uso padrão da língua e seguir as normas APA da American Psychological Association. Para garantir a uniformidade de critérios no seu uso, o Comitê Editorial dispõe de pessoas especializadas para fazer correções de estilo dos artigos a serem publicados na Revista. Esta revisão é feita sem afeitar a qualidade científica dos artigos.

Publicidade: a Revista não promove a comercialização de espaços para publicidade por parte de instituições e de particulares.

Financiamento: a produção da Revista é financiada na sua totalidade pela Pontifícia Universidade Javeriana, pelo orçamento do Injaviu.

Distribuição: a distribuição da Revista é feita por meios eletrônicos. A edição impressa é distribuída mediante troca e nas livrarias definidas pela Editorial Pontifícia Universidade Javeriana.

Indexação: é a tarefa imediata dos Comitês, Científico e Editorial, trabalharem para cumprir com os requisitos que permitam incorporar a Revista em alguns dos Índices da área que certifiquem a sua qualidade e periodicidade.

Acesso à informação: o acesso à Revista eletrônica é totalmente livre e gratuito. A edição impressa para distribuição comercial tem um custo estabelecido pelo Comitê Editorial.

Direitos autorais: os autores que publiquem em *Cadernos de Vivienda e Urbanismo* cedem os direitos patrimoniais dos artigos à Pontifícia Universidade Javeriana, a qual poderá cedê-los a terceiros, sempre que se trate de transações sem fins lucrativos. O editor reserva o direito de realizar modificações menores de edição, para uma melhor apresentação do trabalho.

Responsabilidades do autor: o autor é o único responsável pelo conteúdo e tem a obrigação de entregar seu trabalho de acordo com os lineamentos emitidos pelo Comitê Editorial. Da mesma forma, se compromete a realizar os ajustes que sejam indicados pela Direção e Coordenação Editorial no tempo estabelecido por eles. O autor deve estar atento para resolver as dúvidas e propostas que apresentem os editores. Compromete-se também para que o artigo apresentado à revista seja inédito e original. No caso que o artigo tenha sido apresentado em outro meio,

para sua eventual publicação, se compromete a comunicá-lo à Direção e Coordenação Editorial.

Princípios éticos e legais: CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO revista publica artigos que estejam em conformidade com os princípios éticos contidos na Declaração de Helsinki emitidos em 1964 e suas revisões posteriores. Da mesma forma, os itens estão sujeitos ao cumprimento da legislação específica do país onde a pesquisa foi realizada, indicando o nome da instituição que deu a garantia de número de registro de ética e relevante (se houver). Estudos na Colômbia para as diretrizes éticas devem ser consistentes com a Resolução 8430 de 1993 do Ministério da Saúde.

— Seções da Revista

A Revista está composta pelas seguintes seções:

Sumário

Editorial: o qual ordena a orientação da Revista e serve de apresentação para cada número e para os artigos que aparecem no mesmo; está assinado pelo diretor-editor da Revista.

Artigos: constituem o corpo principal da Revista e respondem aos seguintes critérios:

Em cada número da Revista se publicarão mínimo seis (6) artigos.

Temática dos artigos: os artigos publicados devem ser predominantemente resultado de pesquisas científicas, concluídas ou em curso, relevantes da área da vivienda e urbanismo em geral.

Seleção de artigos: a Revista, mediante a convocatória do Colóquio Injaviu de cada ano, propõe os eixos temáticos a serem tratados em cada volume. Desta maneira, abre-se a convocatória para publicar artigos, tanto para conferencistas do colóquio, como também pesquisadores e estudantes de pré-graduação e pós-graduação que queiram enviar seus artigos para ser considerados em cada edição.

Resenhas: é uma seção dedicada a resenhar, fundamentalmente, livros de atualidade na área do urbanismo e vivienda. Inicialmente, é responsabilidade da coordenação editorial.

— A avaliação dos artigos

Todos os manuscritos recebidos são lidos pela Coordenação Editorial para detectar, num primeiro instante, se algum deve ser recusado imediatamente. Se detectar: violações crassas às instituições, ou problemas sérios de redação. A Coordenação da Editorial apresenta um informe ao diretor-editor da Revista quem se comunicará com o Comitê Editorial para decidir ao respeito.

Os artigos que cumpram com os requisitos serão declarados como recebido. Os artigos, que não se ajustem às normas serão devolvidos aos autores e serão declarados como não recebido.

No caso que o artigo seja indicado como recebido, a Coordenação Editorial e a direção da Revista, num esforço coordenado

e de comum acordo, assinarão dois avaliadores. O listado proposto será apresentado ante o Comitê Editorial para suas observações e aprovação. O tempo Máximo para que os avaliadores entreguem o trabalho é de três dias úteis. No caso de que o avaliador não aceite avaliar o artigo, ou se depois de três dias não tenha respondido, a Coordenação Editorial e a direção da Revista assinarão outro avaliador.

A Coordenação Editorial registrará em formato o seguimento do processo da avaliação de cada artigo, no qual incluirá: nome do autor, ou autores, seu endereço (postal e eletrônico), o título do artigo, os nomes e endereços dos avaliadores assinados, a data de entrega dos avaliadores, as recomendações dos avaliadores, a decisão tomada depois da avaliação e a data de aceitação ou rejeição do artigo.

Os avaliadores receberão o documento via correio eletrônico com os arquivos anexos de imagens e tabelas, além de uma carta com instruções sobre o processo de avaliação e uma folha de avaliação, para registrar comentários e recomendações sobre a aceitação ou rejeição do artigo. O tempo para determinação será Máximo de dez dias úteis. Depois deste prazo, o diretor decidirá se é necessário assinar outro determinador do artigo ou se é possível outorgar um prazo adicional ao original. No processo de avaliação garante-se o anonimato dos autores e determinadores.

Os avaliadores devem avaliar especificamente os seguintes aspectos:

Conteúdo: pertinência do título de acordo com a natureza e desenvolvimento do artigo; apresentação do tema, apresentação do problema, do objeto de estudo, das hipóteses centrais, etc.; desenvolvimento do argumento, ordem, coerência com os objetivos apresentados, consistência teórica, metodologia e matemática; concordância das conclusões com os dados apresentados, atualidade e importância do tema; manejo da bibliografia pertinente, suficiência e relevância; avaliação das referencias estatísticas aplicadas, se for o caso.

Formais: extensão do artigo, apresentação de quadros, gráficos, anexos, bibliografia e redação.

O resultado da determinação pode ser:

___ Aceito.

Condicionado. Esta determinação exige uma nova revisão pelo autor, e a apresentação do artigo corrigido, com um prazo Máximo de um mês depois de ter recebido a notificação correspondente.

___ Rejeito.

Quando as determinações não sejam coincidentes, a resolução se decidirá assim:

Aceito e Condicionado. O artigo se considera como Condicionado, será preciso que se incorporem as modificações indicadas.

Condicionado e Rejeito. O artigo se julga como Rejeito. O diretor devolverá o artigo com a avaliação dos pareceristas e informará suas razões para não publicá-lo. Esta decisão será sempre final.

Aceito e Rejeito. Quando o artigo tem uma determinação polarizada, a decisão é feita no Comitê Editorial, quem poderá exercer um voto de qualidade.

A determinação de *condicionado* significa que tem correções leves. Se as mudanças indicadas pelos pareceristas não envolvem modificações significativas da redação, o comitê lerá o artigo e adicionará seus comentários aos dos pareceristas para que sejam corrigidos; no contrario, optará por ler a próxima versão do manuscrito. Quando receba a versão final do artigo, o comitê confirmará ao autor sua aceitação, indicando em que número da revista será publicado. Os resultados do processo de determinação serão inapeláveis em todos os casos.

Exemplos de mudanças menores: erros tipográficos, páginas sem numeração, artigos citados no texto que não apareçam na literatura citada ou vice versa, discrepâncias leves entre o resumo e o artigo, mudanças moderadas na redação, correção de tabelas e figuras.

Exemplos de motivos de rejeição: reescrever a discussão à luz da literatura não consultada, mudanças substanciais na redação, conteúdo não apropriado para a revista, violações crassas das normas de publicação, artigos carentes de significado, mérito científico ou tecnológico, e artigo que já foi publicado.

DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD

Señores

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo
Pontificia Universidad Javeriana
Bogotá, D. C. Colombia

Cumpliendo con los requisitos detallados en las Normas para los Autores, envío a Uds. El artículo titulado: _____
_____ para su publicación en *CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO*.

Sobre el manuscrito en cuestión, declaramos que:

1. Se trata de un artículo original, cuyo tema se ubica en las temáticas de los estudios relacionados con el problema del alojamiento, especialmente para la población de bajos ingresos y su relación con el territorio, al tiempo que cumple con las normas vigentes para la publicación de artículos que se detallan en cada número.
2. Los contenidos del artículo son producto de mi directa contribución intelectual. Todos los datos y las referencias a materiales ya publicados están debidamente identificados con su respectivo crédito e incluidos en las notas bibliográficas y en las citas que se destacan como tal y, en los casos que así lo requieran, cuento con las debidas autorizaciones de quienes poseen los derechos patrimoniales. Por lo tanto, me hago responsable de cualquier litigio o reclamación relacionada con derechos de propiedad intelectual, exonerando de responsabilidad a la revista *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*.
3. Es un artículo inédito, que previamente no ha sido enviado a revisión ni se encuentra publicado, parcial ni totalmente, en ninguna otra revista científica, nacional o extranjera.
4. No existen compromisos ni obligaciones financieras con organismos estatales ni privados que puedan afectar el contenido, resultados o conclusiones de la presente publicación.
5. En caso de ser publicado, el(los) autor(es) autoriza(n) la reproducción parcial o total del artículo, siempre y cuando se respete la normativa de propiedad intelectual y que se reconozcan los créditos del (de los) autor(es).
6. A continuación presento (el) los nombre(s) y firma(s) de el(los) autor(es), que certifica(n) la aprobación y conformidad con el artículo enviado y los puntos antes señalados:

Autor: _____

e-mail: _____

Co-autor: _____

e-mail: _____

Co-autor: _____

e-mail: _____

Los datos de contacto del autor principal, que será en adelante la persona de contacto, son: Dirección _____
_____. Teléfono _____. Para constancia de lo anteriormente expuesto, se firma esta declaración a los _____
días, del mes de _____, del año _____, en la ciudad de _____

Formato para Arbitraje de Artículos

Título ARTÍCULO:

Fecha evaluación:

Señor Árbitro:

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo es una revista especializada en estudios relacionados con el problema del alojamiento, especialmente para la población de bajos ingresos y su relación con el territorio. Publicará principalmente tanto avances como resultados de investigaciones de carácter interdisciplinario, con especial referencia a los países latinoamericanos. Como política académica, el proceso de evaluación es de naturaleza constructiva. Por esto, se espera que los pares evaluadores, además de valorar el contenido académico del artículo, contribuyan con críticas y recomendaciones para su mejoramiento. Por lo anterior, buscamos que todo autor que somete un manuscrito al proceso de evaluación de la revista pueda recibir observaciones que, independientemente de si el artículo es aceptado o no, le permitan enriquecer y repensar el manuscrito. Cabe aclarar que el autor del artículo recibe las observaciones sin saber quién fue su par evaluador, dado el carácter confidencial y anónimo de la evaluación, propio de una revista arbitrada. La primera parte de esta evaluación (concepto) será enviada a los autores, de manera que solicitamos el uso de un lenguaje concreto, positivo y constructivo. La evaluación consta de tres partes: 1) datos del par evaluador, 2) evaluación del artículo, 3) recomendación al Comité Editorial.

1ra. Parte Datos del árbitro

Nombre ÁRBITRO	
Dirección postal	
Grado de formación académica	
Filiación institucional	
Título	
Último artículo publicado:	Revista
	ISSN
N° y fecha	
páginas	

Firma del árbitro:

2da. parte **CONCEPTO**

1. Respecto a los siguientes aspectos, evalúe si proporcionan una idea precisa del contenido del artículo:

- El título Sí _____; No _____.
- El Resumen Sí _____; No _____.

2. En caso de que el artículo tenga ilustraciones evalúe si apoyan y son consecuentes con el texto.

- Sí _____; No _____.

3. Las citas y referencias:

- ¿Son adecuadas? Sí _____; No _____.
- ¿Están completas? Sí _____; No _____.

4. ¿Cómo califica el artículo en los siguientes aspectos?

Tópicos (*)	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy alto	No Aplica
Interés general						
Calidad marco teórico						
Nivel analítico						
Contenido factual						
Rigor metodológico						
Estilo						
Otro						

(*) Dadas las características del artículo, no califique aquellos temas que no apliquen

3ra. Parte **RECOMENDACIONES**

5. Por favor, redacte una apreciación general, así como los detalles más importantes de su concepto acerca del artículo (extensión mínima una cuartilla).
6. En caso de que a su juicio el artículo amerite modificaciones o ajustes para su publicación, redacte a continuación sus observaciones y comentarios que orienten al autor para atender estas observaciones.
7. ¿Considera que el artículo debe ser publicado? (marque con una X):

No	
Sí	<input type="checkbox"/> Tal como está <input type="checkbox"/> Condicionado a modificaciones:



Ciudad y país: _____

Fecha: _____

Señor Rector
Joaquín Emilio Sánchez
Representante Legal
PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
Bogotá D.C.

Ref: Licencia de uso parcial

En mi calidad de autor exclusivo del artículo con el título _____ por medio del presente documento expresamente autorizo a la Pontificia Universidad Javeriana para que, en desarrollo de la presente licencia de uso parcial, pueda ejercer sobre mi obra las atribuciones que se indican a continuación, teniendo en cuenta que en cualquier caso, la finalidad perseguida siempre será facilitar, difundir y promover el aprendizaje, la enseñanza y la investigación.

Así las cosas, las facultades de uso temporal y parcial que por virtud de la presente licencia se autorizan son:

1. La publicación por primera vez en la revista CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO, de acuerdo con las condiciones internas que la Universidad ha establecido para estos efectos.
2. La edición o cualquier otra forma de reproducción, incluyendo la posibilidad de trasladarla al sistema digital, y la puesta a disposición de la obra en Internet.
3. La inclusión en cualquier otro formato o soporte como multimedia, colecciones, recopilaciones, bases de datos, revistas electrónicas, libros digitales y en general, servir de base para cualquier otra obra derivada en formato análogo o digital.
4. La comunicación pública y difusión de la obra por cualquier procedimiento o medio conocido o por conocer.
5. La transformación mediante la traducción al idioma inglés y portugués de la obra, para ser publicada y reproducida en formato análogo o digital.
6. La inclusión en bases de datos y en sitios web, sean estos onerosos o gratuitos, existiendo con ellos previo convenio perfeccionado con la Pontificia Universidad Javeriana para efectos de satisfacer los fines previstos. En estos eventos, tales sitios y sus usuarios tendrán las mismas facultades que las aquí concedidas para la referida universidad, con las mismas limitaciones y condiciones.

De acuerdo con la naturaleza del uso concedido, la presente licencia parcial se otorga a título gratuito por el máximo tiempo legal colombiano, con el propósito de que en dicho lapso mi obra sea explotada únicamente por la Pontificia Universidad Javeriana o con quien ella tenga convenios de difusión en formato digital o en línea para efectos de que pueda ser consultada y reproducida vía Internet, en las condiciones aquí establecidas y para los fines señalados, respetando siempre la titularidad de los derechos patrimoniales y morales correspondientes.

De manera complementaria, garantizo que la obra es producto de mi plena y exclusiva autoría, como resultado de mi creación original particular y que, además, no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas por fuera de los límites autorizados por la ley, según los usos honrados dados los fines previstos; ni tampoco contiene declaraciones difamatorias contra terceros, respetando su derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto que no contempla expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres.

Por tanto, garantizo que dada mi calidad de autor exclusivo de la obra, he sido el único titular de los correspondientes derechos patrimoniales sobre la misma. Así las cosas, si eventualmente existiese un tercero que pretendiere alegar mejor derecho sobre la misma, de modo que LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA se pudiese ver afectada por tal reclamación, me comprometo, sin restricción alguna, a sanear cualquier situación irregular, asumiendo los valores y conceptos que le hubieren correspondido pagar o que le llegaren a exigir a esta última, así como a indemnizarla por cualquier perjuicio que por tal motivo se le hubiere causado.

En ese orden de ideas, sin perjuicio de los usos otorgados en desarrollo de este convenio, el suscrito —en mi calidad de autor—, así como cualquier otro eventual titular que llegare a existir, continuaremos conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna, puesto que de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y de sus conexos.

Cordialmente:

Firma _____

Nombre del autor _____

Documento de identidad _____

Acceptamos,
Editores, Pontificia Universidad Javeriana
Vo. Bo. _____

Índice acumulativo

Artículos de Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. Vol. 5, Núm. 10

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo

Página inicial: 187 / Página final: 386 Bogotá, Colombia. julio-diciembre de 2012

Journal of Housing and Urbanism

Start page: 187 / Last page: 386 Bogotá, Colombia. July-December 2012

Cadernos de Vivenda e Urbanismo

Página inicial: 187 / Página final: 386 Bogotá, Colômbia. Julho-Dezembro de 2012

Editorial

Olga Lucía Ceballos-Ramos	198
Diseño participativo: Estrategia efectiva para el mejoramiento ambiental y economía social en viviendas de baja renta Participatory Design: Effective Strategy for Enhancing Environmental and Social Economy in Low Income housing Desenho participativo: estratégia efetiva para o melhoramento ambiental e a economia social em moradias de baixa renda	
Mariana Enet	192
Modelos de vivienda y modelos de vida: un contraste en el suroccidente de Bogotá Models of Housing and Lifestyles: A Contrast in Southwestern Bogotá Modelos de habitação e modelos de vida: um constraste no sudoeste de Bogotá	
John Edison Giraldo Díaz	246
Planeación insurgente en asentamientos informales: un estudio de caso en Cali, Colombia Insurgent Planning in Informal Settlements: A Case Study from Cali, Colombia Planejamento Insurgente em Assentamentos Informais: um estudo de caso em Cali, Colômbia	
Melanie Lombard	262
Política de vivienda social en México: el caso de una colonia periférica de Monterrey Social Housing Policy in Mexico: The Case of a Neighborhood in Monterrey Peripheral Política de habitação social no México: o caso de uma colonia periférica de Monterrey	
Raúl Eduardo López Estrada / Jorge Leal Iga	278
La dignidad humana: ¿responsabilidad urbana? planeamiento territorial y derecho a la ciudad Human Dignity: Urban Responsibility? Planning Codes Helps and the Right to the City Dignidade humana: ¿responsabilidade urbana? Planejamento territorial e direito á cidade	
Fernando Murillo / Gabriel Artese / Pablo Schweitzer	308
Bogotá en Chandigarh: el sector y la cuadra española Bogotá in Chandigarh: the sector and the Spanish block Bogotá em Chandigarh: sector e quadra espanhola	
María Cecilia O'Byrne Orozco	234
Arquitectura estatal moderna en el eje cívico de la ciudad de San Juan, Argentina Modern State Architecture in the Civic Axis of the City of San Juan, Argentina Arquitetura Estatal Moderna no Eixo Civico da Cidade de San Juan, Argentina	
María Elvira Sentagne / Esther Solera	
María Eugenia Rosés / Militza Laciari	330

Artículos de Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. Vol. 5, Núm. 9

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo

Página inicial: 1 / Página final: 186 Bogotá, Colombia. enero-junio de 2012

Journal of Housing and Urbanism

Start page: 1 / Last page: 186 Bogotá, Colombia. January-June 2012

Cadernos de Vivenda e Urbanismo

Página inicial: 1 / Página final: 186 Bogotá, Colômbia. Janeiro-Junho de 2012

Editorial

6

Cambios y continuidades en la política de vivienda Argentina (2003-2007)
Changes and Continuity Housing Policies in Argentina (2003-2007)
Mudanças e continuidades na política de moradia Argentina (2003-2007)

Miguel Ángel Barreto

12

Relação natureza-sociedade no contexto da cidade latino-americana: Medellín, Colômbia
Nature-Society Relationship in the Context of the Latin American City: Medellín, Colombia
Relación naturaleza-sociedad en el contexto de la ciudad latinoamericana: Medellín, Colombia

Luz Stella Carmona Londoño / Edvânia Tôrres Aguiar Gomes

32

El Centro Histórico de Bogotá “de puertas para adentro”: ¿el deterioro del patrimonio al servicio de la gentrificación?
Historic Downtown Bogotá “Behind Closed Doors”: Heritage Decay at the Service of Gentrification?
O Centro Histórico de Bogotá “da porta para dentro”: deterioro do patrimônio ao serviço da gentrificação?

Amparo de Urbina González

46

Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica: avances y desafíos
Costa Rica Greater Metropolitan Urban Plan: Advances and Challenges
Planta Regional Urbana da Grande Área Metropolitana da Costa Rica: avanços e desafios

Tomás Martínez Baldares

70

Caracas: un museo de arte urbano
Caracas: A Urban Art Museum
Caracas: uma cidade museu de arte

Blanca Leonor Rivero Urdaneta

88

Las necesidades habitacionales de los hogares bogotanos: una mirada que trasciende el déficit convencional de vivienda
Housing Needs of Households in Bogotá: A Look that Transcends the Conventional Housing deficit
As necessidades habitacionais dos lares bogotanos: uma olhada que supera o déficit convencional de domicílio

Jorge Enrique Torres Ramírez / Elizabeth Pérez Pérez / Luz Adriana Ríos Giraldo

104

Hacia equipamientos urbanos sostenibles: aprovechamiento de aguas
lluvias en el campus de la Pontificia Universidad Javeriana en Bogotá
Toward Sustainable Urban Equipment: Utilization of Rainwater
on the Campus of the Pontificia Javeriana University in Bogota
Equipamento urbano sustentável: utilização de águas pluviais
no campus da Pontificia Universidade Javeriana de Bogotá

Andrés Torres / Sandra Méndez-Fajardo / Jaime A. Lara-Borrero

Jorge Luís Estupiñán Perdomo / Héctor Ovidio Zapata García / Óscar Mauricio Torres Murillo

124

Artículos de Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. Vol. 4, Núm. 8

Cuadernos de Vivienda y Urbanismo

Página inicial: 169 / Página final: 364 Bogotá, Colombia. julio-diciembre de 2011

Journal of Housing and Urbanism

Start page: 169 / Last page: 364 Bogotá, Colombia. July-December 2011

Cadernos de Vivenda e Urbanismo

Página inicial: 169 / Página final: 364 Bogotá, Colômbia. Julho-Dezembro de 2011

Editorial

Olga Lucía Ceballos-Ramos	174
La tipología departamento y la construcción del habitar moderno: Buenos Aires (1930-1960) Apartment typology and the construction of the modern habitat: Buenos Aires (1930-1960) Tipologia apartamento e construção do habitar moderno: Buenos Aires (1930-1960)	
Fernando Luis Alvarez de Toledo	180
Interdependencia de la expansión urbana y el medio ambiente circundante. Causas de su degradación Interdependance of urban sprawl and surrounding environment. Causes for its Degradation Interdependência da expansão urbana e do meio ambiente. Causas da sua degradação	
Jan Bazant S	198
Vivienda y pobreza: una relación compleja. Marco conceptual y caracterización de Bogotá Housing and Poverty: A Complex Relationship. Conceptual framework and characterization Moradia e pobreza: uma relação complexa. Quadro conceitual e caracterização de Bogotá	
Adriana Hurtado Tarazona / Angélica Patricia Camargo Sierra	224
Morfología y representatividad de la vivienda histórica en la frontera México-Belice: algunas notas Morphology and representativeness of historical housing in the border of Mexico-Belize: some notes Morfologia e representatividade da moradia histórica na fronteira México-Belize: algumas anotações	
Martín Manuel Checa Artasu	248
Política social, ciudadanía y ciudad híbrida sostenible (Venezuela): ¿oportunidad, utopía o marketing político? Social policy, citizenship and sustainable hybrid city (Venezuela): opportunity, utopia or political marketing? Política social, cidadania e cidade híbrido sustentável (Venezuela): oportunidade, utopia ou política de marketing?	
Mercedes Ferrer y Arroyo / Ramón Reyes Arrieta / Nersa Gómez de Perozo	272
Habitabilidad de la vivienda de interés social prioritaria en el marco de la cultura. Reasentamiento de comunidades negras de Vallejuelos a Mirador de Calasanz en Medellín, Colombia Habitability of the priority-affordable housing within the framework of culture. Resettlement of black communities from Vallejuelos to Mirador de Calasanz in Medellín, Colombia Habitabilidade na habitação social prioritário no quadro da cultura. Reassentamento de comunidades pretas de Vallejuelos em Mirador de Calasanz em Medellín, Colômbia	
Elvia Marina Mena Romaña	296
Mejora de las condiciones de habitabilidad y del cambio climático a partir de ecotechos extensivos. Estudio de caso barrio La Isla, Altos de Cazucá, Soacha, Cundinamarca Improving the housing conditions and climate change on the basis on extensive eco-ceilings. Case study: La Isla neighborhood, Altos de Cazucá, Soacha, Cundinamarca Melhoramento das condições de habitabilidade e mudança climática a partir de ecotetos extensivos. Estudo de caso: Bairro La Isla, Altos de Cazucá, Soacha, Cundinamarca	
Carolina Forero Cortés / Carlos Alfonso Devia Castillo	316