

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

**5**Primera época
Año 5
Número 5
México
Marzo 2018

Colaboradores 2018

Memoria fotográfica La Habana, Cuba

Gina Lobato Cordero

Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano

II Seminario Internacional

Ciudad y Planeación del Siglo XXI

Speudo

Laura Elena Castro Sánchez

Marina Erendida Contreras Saldaña

Daniela Henao-Argumedo

Elizabeth Mancera Lozano

Ana Paula Montes

Zulia Orozco Reinoso

Cipactlic Casas Cruz

Miguel Ángel Terán

Alejandro Zarate de la Torre

Memoria fotográfica Taller Curitiba y Río de Janeiro

Vestigium

Carolina Ingrid Betancourt Quiroga

Leonor Patricia Güereca Hernández

Efftychia Danai Bournazou Marcou

Carla Alexandra Filipe Narciso

Universidad Nacional Autónoma de México
Posgrado en Urbanismo



UNAM
POSGRADO
URBANISMO

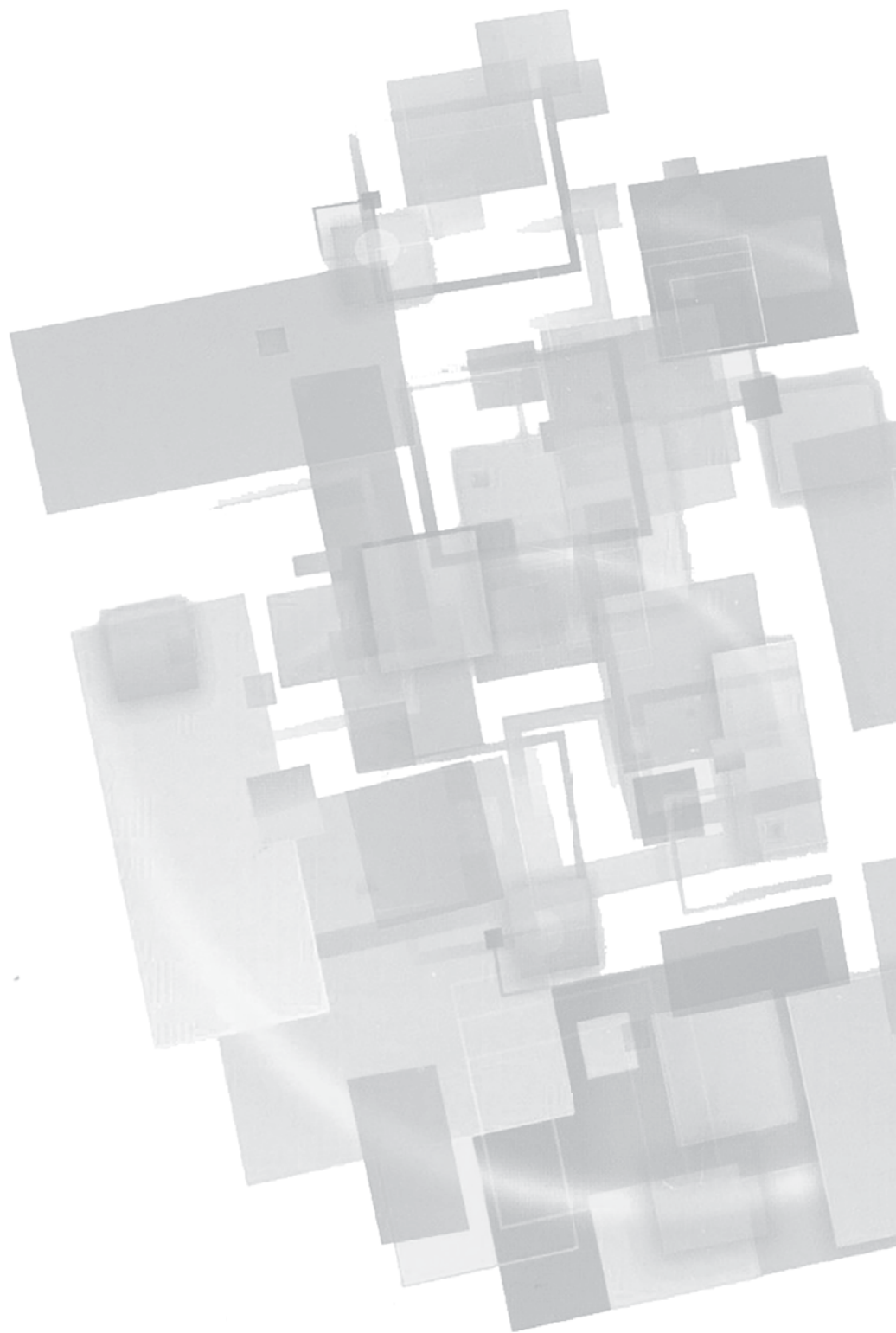


**INSTITUTO
DE INGENIERÍA
UNAM**

IIS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
SOCIALES



Facultad de Estudios Superiores
Acatlán



Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

Primera época / Año 5 / Número 5 / México / Marzo 2018

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

Primera época / Año 5 / Número 5 / México / Marzo 2018



UNAM
POSGRADO
URBANISMO



INSTITUTO
DE INGENIERÍA
UNAM

IIS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
SOCIALES

IG
INSTITUTO DE
GEOGRAFÍA
UNAM

Facultad de Estudios Superiores

Acatlán

Universidad Nacional Autónoma de México

Dr. Enrique Luis Graue Wiechers
Rector

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas
Secretario General

Ing. Leopoldo Silva Gutiérrez
Secretario Administrativo

Dr. Alberto Ken Oyama Nakagawa
Secretario de Desarrollo Institucional

Mtro. Javier de la Fuente Hernández
Secretario de Atención a la Comunidad Universitaria

Dra. Mónica González Contró
Abogada General

Mtro. Néstor Martínez Cristo
Director General de Comunicación Social

Coordinación de Estudios de Posgrado

Dr. Javier Nieto Gutiérrez
Coordinador

Dra. Cecilia Silva Gutiérrez
Subdirectora Académica

Dra. Yolanda López Vidal
Subdirectora de Evaluación

Lic. María Elena Navarro Heredia
Subdirectora de Programas Institucionales

Dr. Héctor Quiroz Rothe
Coordinador del Posgrado en Urbanismo

Entidades participantes en el Posgrado en Urbanismo

Mtro. Marcos Mazari Hiriart
Facultad de Arquitectura

Dr. Manuel Suárez Lastra
Instituto de Geografía

Dr. Luis Álvarez Longoria Icaza
Instituto de Ingeniería

Dr. Miguel Armando López Leyva
Instituto de Investigaciones Sociales

Dr. Manuel Martínez Justo
FES Acatlán

Comité Editorial

Facultad de Arquitectura

Dra. Esther Maya Pérez
Dr. Fernando Greene Castillo
Dr. Hermilo Salas Espíndola
Dra. Pamela Castro Suárez

FES Acatlán

Mtra. Nora Goris Mayans

Instituto de Geografía

Dr. Enrique Pérez Campusano

Instituto de Investigaciones Sociales

Dra. Margarita Camarena Luhrs

Instituto de Ingeniería

Dr. David Morillón Gálvez

Cartera de árbitros y/o dictaminadores

Internacionales

- Dra. Rosa Tello i Robira (Universidad de Barcelona)
- Dra. María Asunción Leboreiro Amaro (Universidad Politécnica de Madrid)
- Dr. Max Welch Guerra (Universidad de Weimar)
- Dr. Luis López Aspeitia (Escuela de Arquitectura de París - La Villette)
- Dra. Karina Borja (Pontificia Universidad Católica de Ecuador)
- Dr. Francisco Sabatini (Pontificia Universidad Católica de Chile)
- Dr. Armando Silva (Universidad del Externado)
- Dra. Tamara Cohen (Universidad Federal de Río de Janeiro)

Nacionales

- Dra. Gabriela Lee Alardín (Universidad Iberoamericana)
- Dr. Jesús Manuel Fitch Osuna (Universidad Autónoma de Nuevo León)
- Dr. Arsenio González Reynoso (Instituto Mora)
- Dra. Edith Jiménez Huerta (Universidad de Guadalajara)
- Dra. María de los Ángeles Zárate López (Universidad de Baja California)
- Dr. Jesús Enciso González (Universidad Autónoma de Hidalgo)
- Dr. Ricardo Tena Núñez (Instituto Politécnico Nacional)
- Dra. Guénola Capron (Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco)
- Dr. Salomón González Arellano (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa)
- Dra. Claudia Puebla Cadena (Universidad Autónoma de la Ciudad de México)
- Dr. Víctor Delgadillo Polanco (Universidad Autónoma de la Ciudad de México)

Internos

- Universidad Nacional Autónoma de México
- Dr. Antonio Azuela de la Cueva
- Dr. Carlos Bustamante Monteverde
- Dr. Mario Camacho Carmona
- Dra. Eftychia Bournazou Marcou
- Dr. Luis Chías Becerril
- Dra. Carla Filipe Narciso
- Dr. Iván San Martín Cordova
- Dra. María Teresa Esquivel
- Dr. Orlando Moreno Pérez
- Dra. Beatriz García Peralta Nieto
- Dra. Patricia Leonor Güereca Hernández
- Dr. Ignacio Kunz Bolaños
- Dra. Esther Maya Pérez
- Dr. Sergio Miranda Pacheco
- Dr. Enrique Propin Frejomil
- Dra. Patricia Ramírez Kuri
- Dra. Alicia Ziccardi Contigiani



Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

Primera época / Año 5 / Número 5 / México / Marzo 2018

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo es una publicación periódica arbitrada del Posgrado de Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México, cuyo principal objetivo es difundir las investigaciones de sus tutores y estudiantes, además de las colaboraciones de especialistas de reconocido prestigio en el campo del urbanismo.

Esta publicación está dirigida a todos los interesados en el estudio de las ciudades y los fenómenos urbanos.

Se publicarán los textos inéditos que reúnan calidad, originalidad y cuyo contenido sea producto del trabajo de los autores.

Todas las colaboraciones aceptadas serán propiedad del *Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo*, sin detrimento de los derechos intelectuales del (la) autor(a).

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

Primera época / Año 5 / Número 5 / México / Marzo 2018

Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo 04-2014-071711014900-102

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo, Año 5, Número 5 (marzo 2017-febrero 2018) es una publicación anual, editada por la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, Delegación Coyoacán, Ciudad de México, C.P. 04510, a través del Posgrado en Urbanismo, Unidad de Posgrado, edificio H, primer piso, Circuito de Posgrados, Ciudad Universitaria, delegación Coyoacán, Ciudad de México, C.P. 04510, teléfono: 5623-7037. Correo electrónico: aipur-urbanismo@posgrado.unam.mx, editor responsable: Dr. Héctor Quiroz Rothe. Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2014-071711014900-102, ISSN: 2448-6744, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor, Certificado de Licitud de Título y Contenido Núm. 16694, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación, impreso por Grupo RJ&HO, S.A. de C.V., Privada de Nayarit Núm. 02-A, Col. Héroes de Padierna, C.P. 10700, Delegación Magdalena Contreras, Ciudad de México, teléfono: 5532 2893, correo electrónico: antoniorivas1202@hotmail.com. Este número se terminó de imprimir el día 31 de marzo de 2018, con un tiraje de 500 ejemplares, impresión tipo *offset*, con papel bond de 90 g para los interiores y papel couché de 250 g para los forros.

El contenido de los artículos es responsabilidad de los autores y no refleja el punto de vista del Posgrado en Urbanismo, ni del Comité Editorial, los árbitros o el editor. Se autoriza la reproducción de los artículos (no así de las imágenes) con la condición de citar la fuente.

Correspondencia y distribución: *Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo*, Unidad de Posgrado, edificio H, primer piso, Circuito de Posgrados, Ciudad Universitaria, delegación Coyoacán, CP. 04510, Ciudad de México, teléfono: 5623 7037. Correo electrónico: aipur-urbanismo@posgrado.unam.mx

Héctor Quiroz Rothe
Editor

Delta Lara Lailson
Asistente editorial

Julio G. Jasso Loperena
Corrección de estilo
y cuidado editorial

Carla Vera Rodríguez
Concepto gráfico,
diagramación, formación
y diseño de portada

Lizamell J. Díaz Ayala
Traducción al inglés

Grupo RJ&HO
Impresión

Contenido / Table of Contents

Speudo

Análisis de precios hedónicos de la oferta de vivienda nueva en la delegación Benito Juárez de la Ciudad de México
Analysis of Hedonic Prices for the Supply of New Housing in the Benito Juarez Delegation of Mexico City

15

Cipactlic Casas Cruz, Miguel Ángel Terán, Alejandro Zarate de la Torre

La movilidad motorizada en Monterrey:
una aproximación desde el metabolismo social y las representaciones sociales
*Motorized Mobility in Monterrey:
An Approach from the Social Metabolism and Representations.*

43

Laura Elena Castro Sánchez

Ciudad Juárez como polo de atracción de población: causas y consecuencias
Ciudad Juárez as a Center of Population Attraction: Causes and Consequences

61

Marina Erendida Contreras Saldaña

Sostenibilidad urbana y sus sistemas de indicadores
Urban Sustainability and its Systems of Indicators

79

Daniela Henao-Argumedo

La construcción de la representación social del entorno urbano desde el discurso neoliberal del bienestar y la calidad de vida
The construction of the Social Representation of Urban Environment Seen from the Neoliberal Perspective of Wellbeing and Quality of Life

95

Elizabeth Mancera Lozano

La producción visual de la ciudad neoliberal en Costa Rica.
Apuntes desde la geografía crítica de David Harvey
*The Visual Production of the Neoliberal City in Costa Rica.
Notes from the Critical Geography of David Harvey*

113

Ana Paula Montes

El método mixto para estudiar los alcances de la economía criminal en el mercado inmobiliario de Tijuana, México (2000 - 2010)
The Mixed Method to Study the Scope of the Criminal Economy in the Tijuana Real Estate Market, Mexico (2000 - 2010).

133

Zulia Orozco Reinoso

Memoria fotográfica Curitiba y Río de Janeiro
Curitiba and Rio of Janeiro Photographic Memory
Cipatlic Casas Cruz, Dulce Azalia Chiquete Angulo, Carolina Guizado Rivera,
Jessica Jesdith Jimenez Hernández, Attyani I. Laureano Solís,
Álvaro Lomelí Covarrubias, Diego Hoshin López Vergara,
Li Angélica Rodríguez Valenzuela, Miguel Ángel Terán Sanchez, Alejandro Zárate de la Torre

151

Vestigium

Eficiencia energética de la vivienda de interés social en México
Energy Efficiency of Social Interest Housing in Mexico
Carolina Ingrid Betancourt Quiroga, Leonor Patricia Güereca Hernández

171

"Hellinikon": de parque público a megadesarrollo inmobiliario.
Claves y evidencias de alcance translocal
"Hellinikon": from Public Park to Mega Real Estate Development.
Key Issues and Evidences with Translocal Scope
Eftychia Danai Bournazou Marcou

195

CdMx. Capital Social. Del racionalismo a la planeación estratégica:
la producción ideológica del espacio público bajo el
paradigma de la competitividad y el *marketing* urbano
CdMx. Social Capital. From Rationalism to Strategic Planning:
The Ideological Production of Public Space under the Paradigm
of Competitiveness and Urban Marketing
Carla Alexandra Filipe Narciso

221

Colaboradores 2018

Memoria fotográfica del Segundo Seminario Internacional
Ciudad y Planeación del Siglo XXI La Habana, Cuba
II International Seminar City and 21st Century Planning.
From the Conservation of the Historic Center
to the New Developments in La Havana, Cuba
Photographic Memory
Javier Rodríguez de León, Jorge Castell Benavides,
Luisa Agudelo Cardona, Omar Medina Cruz, Iván Molina Gardida

245

Las chinampas de Xochimilco: monumentos desprovistos de patrimonialidad cultural
The Chinampas of Xochimilco: Monuments without the Cultural Patrimony Rights

257

Gina Lobato Cordero

Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano Curitiba, Brasil
The Third Ibero-American Congress of Urban Land Curitiba, Brazil

Álvaro Lomelí Covarruvas, Li Angélica Rodríguez Valenzuela,
Dulce Azalea Chiquete Angulo, Carolina Guizado Rivera, Diego Hoshin López Vergara,

283

Jessica Jesdith Jiménez Hernández, Attyani Laureano Solís

II Seminario Internacional ciudad y planeación del siglo XXI.

Desde la conservación del Centro Histórico
hasta los nuevos desarrollos en La Habana, Cuba
*II International Seminar City and 21st Century Planning.
From the Conservation of the Historic Center
to the New Developments in La Havana, Cuba*

Luisa Daniela Agudelo Cardona, Erika Angélica Alcántar García,
Jorge Carlos Castell Benavides, Pedro Irving Cerón Portuguez,
María Fernanda González Mora, Ana Luisa Ibarra Caceres, Javier Adrián Juárez Guerrero,
Omar Medina Cruz, Iván Molina Gardida, Alfredo Iván Orozco Vega,
Javier Rodríguez de León, Yadira Rodríguez López,

309

Luis Gerónimo Ruiz Carballido, Mariana Salazar Vargas



Speudo

Análisis de precios hedónicos de la oferta de vivienda nueva en la delegación Benito Juárez de la Ciudad de México

Cipactlic Casas Cruz¹

Miguel Ángel Terán Sánchez²

Alejandro Zárate de la Torre³

Estudiantes de la Maestría en Urbanismo
en el Campo de Conocimiento
Desarrollo Inmobiliario*

Asesor: Dr. Rafael Valdivia López

Resumen

Este trabajo analiza el mercado de la vivienda de la delegación Benito Juárez en noviembre de 2016, desde el modelo de precios hedónicos se demuestra como esta metodología puede contribuir a aumentar la precisión y la objetividad de las predicciones sobre el precio de la vivienda.

Se parte de la hipótesis de que existen variables que influyen en el precio de los inmuebles, algunas de carácter constructivas —o inherentes al inmueble—, de localización —relacionadas al contexto inmediato—, y generales —referentes a la normativa y la escala urbana—.

Las herramientas utilizadas en el documento son principalmente geográficas y estadísticas: las primeras enfocadas a la accesibilidad, la dotación de servicios y la proximidad; las segundas son, básicamente, regresiones lineales hedónicas junto con residuales que han dado como resultado un modelo

¹ cipa.casas@gmail.com

² miguelangelteran.s@gmail.com

³ arq.zarate@gmail.com

* El texto se deriva de la ponencia presentada en el II Congreso Iberoamericano de suelo Curitiba, Brasil 2017.

—que se considera objetivo— de los precios de la vivienda. Este puede ayudar, por un lado, en la comprensión de las prácticas monopólicas o especulativas que afectan el valor de la vivienda, y por otro, a conocer el valor que agrega cada elemento de la ciudad a la vivienda. Por último, se expone la posibilidad de plantear este modelo como una herramienta en la captación de plusvalías.

Palabras clave: Plusvalía, econometría.

Abstract

The following paper analyze the housing market on Benito Juárez borough at November 2016 with the hedonic prices approach, this methodology can contribute to increase the precise and objectivity in predictions about housing prices.

It recognizes the influence in the price with variables that measure constructive features (inherent), urban context, zoning, normative, infrastructure, density construction and economic activity.

The used tools were mainly geographical and statistics; the first ones were focus on accessibility, infrastructure and proximity; the second ones, basically linear regressions, throw out residuals which if we join, the result is a true and objective model to predict the housing prices in new buildings.

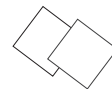
This model can help to comprehend the monopoly practice and speculations around the housing price and, on the other hand, to know about the value that each element city impact in the market. Thus, this model can be proposing as a tool of capital gains.

Keywords: *Capital gain, Econometrics.*

La vivienda es un derecho humano universal; por tanto, las políticas, mecanismos y herramientas de regulación del suelo respecto a esta han sido y serán tema primordial de los gobiernos. La vivienda, como bien patrimonial, representa también uno de los activos principales de las familias, por ello el rubro de la construcción absorbe un porcentaje importante de la inversión privada.

Balchin (1981), Balchin y Kieve (1986), Lavender (1990) y Lean y Goodall (1966) señalan que las edificaciones residenciales constituyen el mayor uso urbano de los suelos en las ciudades.

Según Lavender (1990), existe un sinnúmero de factores, además de los terrenos, que contribuyen a diferenciar los precios de los inmuebles. Estos



otros factores serán el tema de estudio para el ejercicio que a continuación se describe, los cuales se abordan mediante el modelo teórico conceptual sobre la estimación y conformación de los “precios hedónicos”, desarrollado por Sherwin Rosen (1974).

El estudio ubicó, contabilizó e integró una base de información con 233 desarrollos de vivienda nueva durante el segundo semestre de 2016, todos localizados dentro de la delegación Benito Juárez de la Ciudad de México (CdMx). Se estableció un seguimiento de las distintas ofertas por colonias, identificando las características constructivas, el número de niveles, acabados y los servicios al interior de los desarrollos, la calidad del entorno urbano y sus ventajas de localización vinculadas a transporte, áreas verdes, centros comerciales y equipamientos.

Planteamiento del problema

¿Qué factores intervienen en la determinación de los precios de las nuevas viviendas en la delegación Benito Juárez de la CdMx, y qué impacto tiene cada uno de estos?

Hipótesis

Hipótesis nula (H₀): el corredor económico-funcional de la avenida Insurgentes (corredor Insurgentes) se ha transformado en una de las principales zonas de oficinas y servicios dentro del área metropolitana. Este fenómeno repercute directamente en el precio de la vivienda ya que, mientras más cercana se encuentre esta al corredor, su precio es mayor; esto se debe a la gran accesibilidad que el corredor conlleva, así como a la concentración de servicios y comercios.

Para esta investigación se identificaron los siguientes hechos estilizados, de los cuales partirán las hipótesis descritas a continuación:

1. *Hipótesis alternativa 1* (H₁): el precio de la vivienda aumenta en relación con la cercanía a las estaciones de STC-Metro.
2. *Hipótesis alternativa* (H₂): el precio de la vivienda aumenta con relación a la concentración de servicios y comercios.
3. *Hipótesis alternativa* (H₃): el precio de la vivienda aumenta si la densidad poblacional es más baja, y también aumenta si la densidad de viviendas es baja.

4. *Hipótesis alternativa* (H_4): existen las condiciones combinatorias de las tres anteriores para determinar, a partir de ellas, la dependencia de los precios de la vivienda nueva en la delegación Benito Juárez.

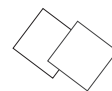
Objetivos

1. Definir las aproximaciones teóricas para el modelo de precios conformado para el análisis.
2. Definir las variables que se relacionan directamente con el precio de la vivienda nueva ubicada en la delegación Benito Juárez.
3. Identificar la correlación de las variables explicativas respecto a la variable dependiente (Precio).
4. Encontrar la ecuación correspondiente para la variable dependiente (Precio).
5. Probar que el modelo utilizado, el hedónico, funciona para describir el comportamiento y las variables que determinan los precios de la vivienda nueva en la delegación Benito Juárez, las cuales permitirán realizar una predicción de los cambios de precios en la vivienda.

Antecedentes

La delegación Benito Juárez, próximamente alcaldía, es una de las demarcaciones centrales de la Ciudad de México. Fue creada a principios de los años cuarenta y tomó sus límites territoriales el 29 de diciembre de 1970. Ocupa 26.63 km² y colinda con las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón, Coyoacán, Iztacalco e Iztapalapa. Su posición la convierte en cruce de caminos entre diversas zonas de la ciudad y, de igual forma, el mercado inmobiliario se comporta diferente, según la sección de la delegación que se observe.

A partir del año 2000, y hasta 2007, se decretó el Bando Informativo Número 2, que buscaba revertir la tendencia de despoblamiento de los últimos 30 años en las delegaciones centrales —Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza— al no permitir la construcción de desarrollos fuera de estas, así como contener el crecimiento de las delegaciones periféricas y la ocupación de las áreas de recarga acuífera. Esto trajo consigo la concentración de la oferta de vivienda en las cuatro delegaciones centrales de la ciudad, lo que propició una disminución de la oferta de vivienda de interés social y



popular, y el aumento de la oferta de vivienda media, además se incrementó la densidad de los conjuntos habitacionales y disminuyeron las superficies construidas por vivienda, provocando el incremento del precio del suelo. Por esta razón, en este estudio, se observará una oferta de mercado homogénea donde es posible analizar variables intangibles específicas que alteran y distinguen la oferta de cada desarrollo.



Mapa 1. Límite de la delegación Benito Juárez. Elaboración propia. Fuente SCINCE, 2010.

Marco teórico

“¿Qué es un precio? Es el punto de equilibrio instantáneo entre una ley de la oferta y una de la demanda, se establece —gracias a la mediación de dinero— una relación de intercambio entre un producto cualquiera y el resto de los productos” (Topalov, 1978). Sin embargo, el precio del suelo sigue siendo un fenómeno particular. Para Topalov, el precio de la tierra es un fenómeno más complejo debido a que no es un mercado transparente, no es fungible y no se transporta, y esto deriva en la particularidad de cada uno de los terrenos, es un bien no sustituible.

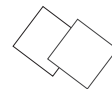
Estas mismas características se pueden trasladar al mercado de la vivienda que, si bien depende del precio del suelo, también está dada por la especulación, la sobre-ganancia que puedan obtener los desarrolladores, los atributos dados por su localización y los dados por su factibilidad de uso, así como el beneficio por parte de las políticas públicas.

Para entender estos factores, es necesario adentrarse en la “teoría de la renta del suelo” (Jaramillo, 2009); este autor menciona que las rentas urbanas del suelo están dadas por factores como la constructibilidad, la dotación de valores de uso, la localización, la densidad permitida y su cercanía a los usos complementarios, como trabajo, esparcimiento, abasto, etcétera, esto para el caso de la vivienda.

La vivienda, como proceso de reconstitución humana y de reproducción de la fuerza de trabajo no es una actividad autosuficiente espacialmente. Para cumplir a cabalidad estas funciones, la vivienda debe estar enlazada espacialmente con una serie de valores de uso inmobiliarios que le son complementarios: el lugar de trabajo, los sitios de aprovisionamiento, de esparcimiento, de educación, etc. No todos los terrenos están en las mismas condiciones al respecto: unos están más alejados que otros de estos lugares complementarios y eso implica que en los lotes más cercanos se puede reproducir la fuerza de trabajo a menores costos: costos de transporte, tiempos de desplazamiento, etc. En este caso, la competencia se establece entre los consumidores de vivienda: todos querrán situarse en los lugares más ventajosos. Por el mismo procedimiento que hemos visto ya varias veces, el propietario de los lotes privilegiados podrá utilizar esta competencia para apropiarse de una renta: los usuarios estarán dispuestos a pagar sumas adicionales por las viviendas mejor situadas hasta el punto que esto compense los costos en que incurrirían si estuvieran más alejados. A esta renta, que también tiene una modulación paulatina en el espacio, la denominamos Renta Diferencial de vivienda (Jaramillo, 2009).

Lo anterior sirve como base teórica para poder encontrar las variables que afectan el precio de la vivienda; a continuación se explica el modelo hedónico de los precios.

Este método tiene como supuesto de partida que el precio de un bien es la suma de los precios de sus características o atributos. Esto permite descomponer las alteraciones de precios en: variaciones puras del precio y en



características de la calidad del bien o servicio analizado. El modelo se puede utilizar para bienes muebles e inmuebles y es utilizado sobre todo para bienes tecnológicos.

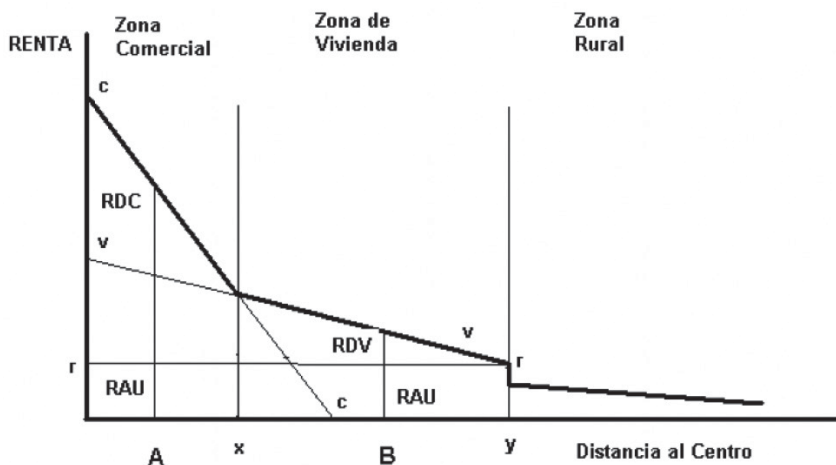


Gráfico 1. Ejemplo de superposición de las rentas urbanas. Fuente: Jaramillo, 2009.

Cómo explica muy claramente George Lever, el valor de un bien no solo está determinado por sus características estrictamente residenciales, comerciales o industriales, sino también por los complejos procesos de inversión, especulación y arbitraje que tienen lugar con el crecimiento y desarrollo urbano de las ciudades, con la congestión de las áreas urbanas inducida por el mayor poblamiento y el crecimiento de la edificación, y con las políticas de regulación urbana que implementa la autoridad, entre otros. Entonces, la teoría de precios hedónicos pretende explicar el valor de un bien inmueble, entendido como un conjunto de atributos —superficie, uso del suelo, calidad de la construcción, diseño interior y exterior, áreas verdes, ubicación, características del vecindario, etcétera—, en función de cada uno de ellos, obteniendo sus respectivas valoraciones (Lever, 2013).

El modelo nos permite encontrar la magnitud relativa de cada atributo y el valor que se le da a cada uno dentro del mercado inmobiliario, con esto se puede determinar un valor en pesos y, por tanto, predecir los precios del bien inmueble con la suma de todas las variables que conforman dicho modelo econométrico.

Este modelo econométrico se expresa entonces como una relación funcional entre el precio del inmueble y sus características, que se dotan de información estadística para poder realizar una regresión multivariada.

Expresión del modelo explicado por George Lever (2013)

El modelo de precios hedónicos señala que en el mercado se demandan y ofrecen productos con un conjunto $[z]$ de atributos. La función de precios $p[z]$ se obtiene al igualar las cantidades demandadas $qd[z]$ con las cantidades ofrecidas $qs[z]$ para todos los atributos $z_i (i=1, \dots, k)$.

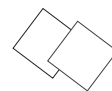
La metodología proporciona una ecuación hedónica de precios que capta el efecto de los distintos atributos individuales de un inmueble en la determinación de su valor de mercado. La forma general del modelo utilizado es la siguiente:

$$P = f(I, V, U, Z, S, E; w) \quad (1)$$

La variable P corresponde al precio del bien, el cual, se asume, está determinado por los argumentos de la función f . Normalmente se tiende a privilegiar el uso de esta variable como el precio por metro cuadrado en lugar del precio total del inmueble, siguiendo la indicación teórica de que la superficie de este ejerce una fuerte influencia como variable explicativa del valor del metro cuadrado.

Los argumentos de la ecuación hedónica en la ecuación (1) se agrupan en seis categorías:

- I*: Características *inherentes* al inmueble —superficie construida, superficie del terreno, aptitud de uso del suelo, aspectos de arquitectura y diseño interior, equipamiento interior, número de habitaciones, calidad de los materiales, etcétera—.
- V*: Características del *vecindario* —nivel socioeconómico, tipo de residentes, seguridad, etcétera—.
- U*: Características de *ubicación* del bien raíz —área residencial, área industrial, distancia geográfica y accesibilidad a centros de importancia, etcétera—.



Z: Características determinadas por la ubicación del inmueble dentro del Plano Regulador de la ciudad (*zoning*) —densidad de la construcción, tipos de actividades y usos del suelo permitidos, etcétera—.

S: Características determinadas por el nivel de *equipamiento exterior, servicios e infraestructura* que recibe el inmueble —agua, alcantarillado, electricidad, pavimentación, etcétera—.

E: *Externalidades* presentes en el entorno en que se encuentra el bien raíz —actividades contaminantes, áreas verdes, vertederos de desperdicios, etcétera—.

w: Conjunto de *parámetros* que acompañan a cada atributo y que constituyen los precios implícitos —sombra— de cada característica del inmueble.

La ecuación (1) señala que el precio de mercado de un bien raíz está determinado por la canasta de las cantidades de los distintos atributos —pertenecientes a los grupos *I*, *V*, *U*, *Z*, *S* y *E*— que posee el inmueble y que lo caracteriza y la diferencia con otros bienes raíces de su tipo.

Es posible explicitar la forma estimable del modelo en (1) de la siguiente manera;

$$P_i = b_0 + b_1x_{1i} + b_2x_{2i} + \dots + b_mx_{mi} + m_i \quad (2)$$

donde $k=1, 2, \dots, m$; $i=1,2,\dots,n$; las m variables x_{ki} corresponden a los argumentos de la función f incorporados en los grupos de atributos *I*, *V*, *U*, *Z*, *E* y *S* de la ecuación (1); los coeficientes b corresponden a los parámetros incluidos en el set w de (1), y m es un error aleatorio.

La forma funcional f en (1) no necesariamente corresponde a una expresión lineal, debido a que la relación entre el precio y las variables explicativas suele no serlo. Es decir, a medida que aumenta la cantidad de un atributo, por ejemplo, la superficie, la magnitud del impacto sobre el precio final no se calcula como una razón constante. La experiencia empírica demuestra que la relación entre el precio y las variables explicativas tiende a adoptar formas funcionales logarítmicas.

Por ejemplo, la relación m^2 contra el precio: la base de datos recoge observaciones de inmuebles, relacionando el precio con la superficie para que después el modelo econométrico lineal ajuste estas variaciones.

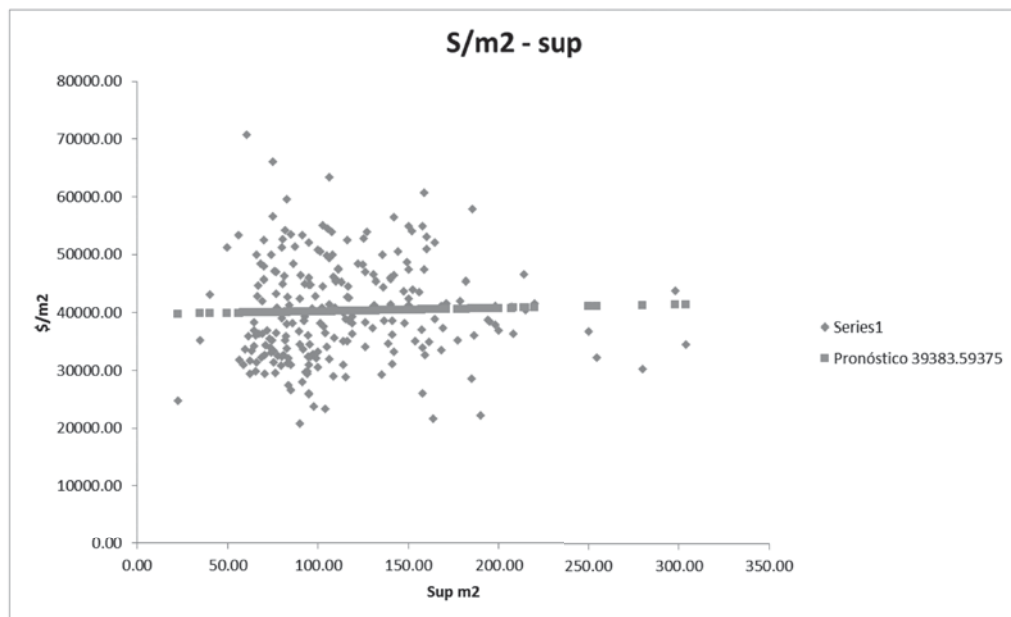


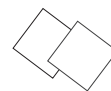
Gráfico 2. Precio por m^2 en relación con la superficie. Elaboración propia con datos de Matriz de datos.

Aplicación del método

Elaboración de base de datos

En primer lugar se realizó un levantamiento de las ofertas inmobiliarias dentro del límite administrativo de la delegación Benito Juárez. Posteriormente, se generó una base de datos con información básica y relevante de cada uno de los desarrollos ofertados en el segundo semestre de 2016.

Con esto, se asignó una clave que será una etiqueta importante para la georreferenciación de la información y la liga de esta base de datos con un *software* de Sistema de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés). Se anexó lo siguiente: la cuenta catastral, el nombre del desarrollo, la dirección, la colonia, el precio total de la vivienda, el precio por m^2 , la cantidad de recámaras, el número de baños, de cajones de estacionamiento, si cuenta con balcón, cuarto de lavado, bodega o amenidades; también se consideraron: el valor de la mensualidad que tendría que pagar quien pretenda comprar, el número de meses que tiene el desarrollo en venta y la absorción mensual de ventas, el número de viviendas totales del desarrollo y la cantidad de viviendas vendidas y por vender.



Análisis preliminar de base de datos

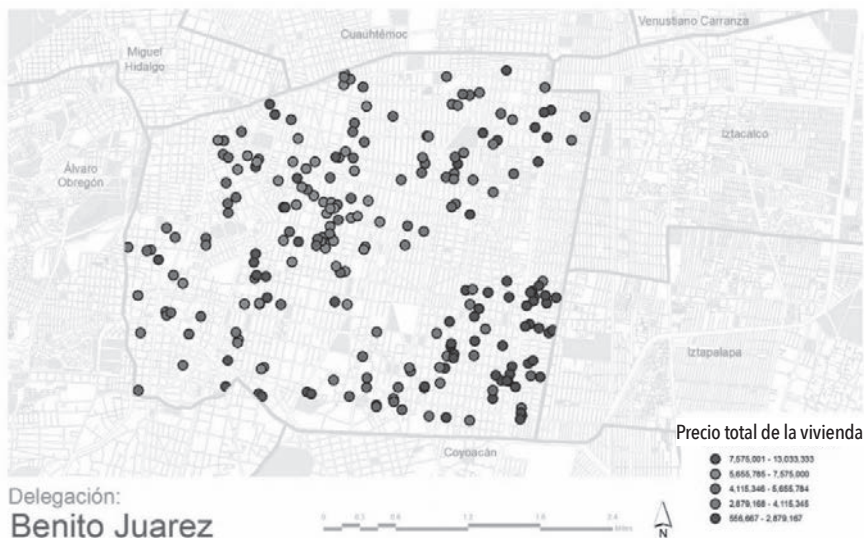
Moda / Promedio / Media

Una vez que se obtuvo un primer análisis de la base de datos depurada, se realizaron diversos planteamientos con las distintas variables que pueden estar incidiendo de una manera directa en el costo final de la vivienda.

		m ²		P m ²	Rec.	Baños Esta	Tot_Viv Niveles
Moda	80	\$50,000.00	2.0	2.0	2.0	8.0	4.0
Promedio	114.32	\$40,310.72	2.3	2.2	1.8	24.9	5.4
Media	98.48881075	\$38,476.07	2.3	2.1	1.6	8.2	4.7

Datos relevantes

Se aprecia que las viviendas con mayor precio residen en las colonias cercanas al corredor Insurgentes: Nápoles, Tlacoquemécatl y Del Valle Centro, Sur y Norte.



Mapa 2. Precio total de la vivienda. Elaboración propia con datos de levantamiento en campo de septiembre a noviembre de 2016.

En este modelo, la jerarquía en las vialidades es fundamental debido a dos factores: la norma sobre vialidad que permite más densidad, así como la concentración de servicios, comercios y transporte que la vialidad pueda ofrecer.



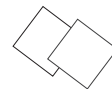
Mapa 3. Jerarquía de vialidades. Elaboración propia. Fuente: SCINCE, 2010.

Variables explicativas

Se realizaron varios procesos de evaluación por medio de regresiones lineales simples, con diversas variables potenciales. De ellas se obtuvieron las variables más significativas con una correlación alta que conformaron el modelo.

Las variables que se obtuvieron son:

- Absorción mensual (AB)
- Número de viviendas por desarrollo (V)
- Número de niveles por desarrollo (N)
- Distancia a parque delegacional (AV4)
- Distancia a estaciones del STC-Metro (T4)
- Distancia al corredor Insurgentes (I)



- Densidad de habitantes por colonia (DH)
- Nivel socioeconómico por colonias (NSE)
- Densidad de unidades económicas-servicios (CS)
- Densidad de unidades económicas-comercio (CC)
- Densidad de vivienda por colonia (DC)
- Índice de desarrollo social por colonia (IDS)

Estas variables conformarán el modelo hedónico, por lo que se tendrá la siguiente función:

$$P = f(I, V, U, Z, E; w)$$

En donde:

P = Precio total de la vivienda.

I = Superficie total del desarrollo (m^2), número de viviendas por desarrollo (V).

V = Nivel socioeconómico (NSE), índice de desarrollo social por colonia (IDS).

U = Distancia al corredor Insurgentes (I).

Z = Densidad de habitantes por colonia (DH), densidad de vivienda por colonia (DC), densidad de unidades económicas-servicios (CS), densidad de unidades económicas-comercio (CC).

E = Distancia a parque delegacional (AV4), distancia a estaciones del STC-Metro (T4).

A continuación se describe y demuestra el porqué de cada variable:

Corredor Insurgentes

Para la cercanía al corredor Insurgentes, la regresión lineal demuestra un alto grado de correlación y confiabilidad, teniendo una R^2 ajustada de 0.48, y la curva de regresión mantiene una pendiente considerable.

Precio

El precio total de los desarrollos nuevos de las viviendas en la delegación Benito Juárez varía entre medio millón y 13 millones de pesos, el siguiente ejercicio muestra su distribución.

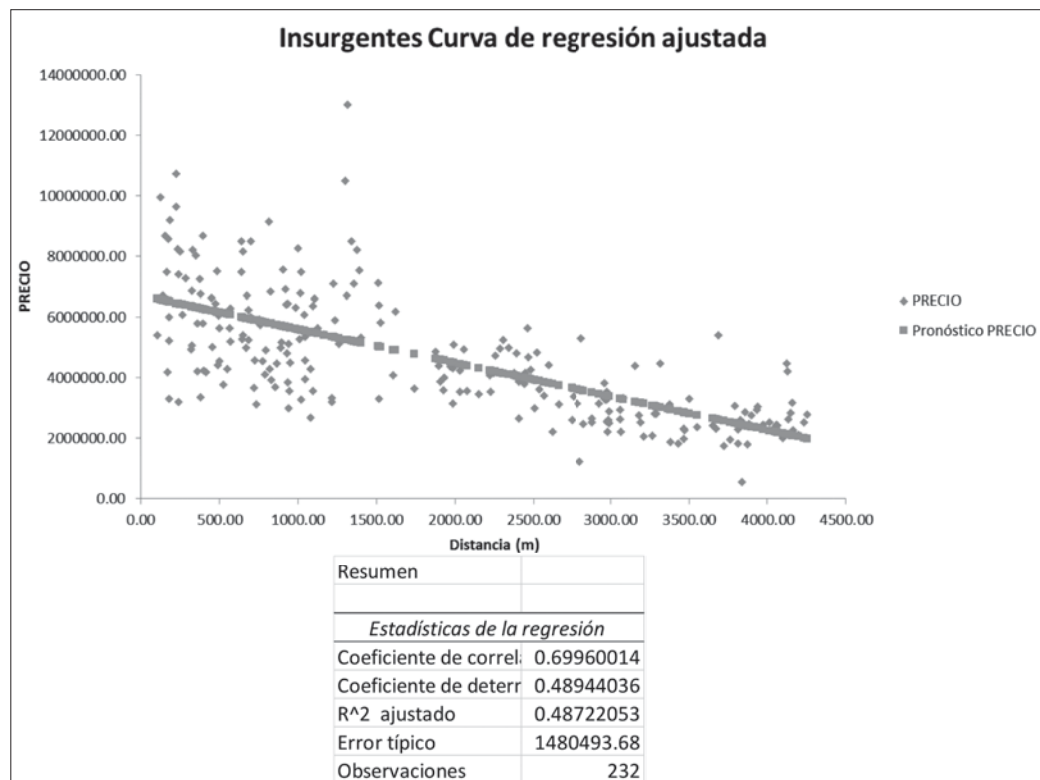
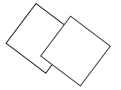


Gráfico 3. Curva de regresión ajustada por cercanía al corredor Insurgentes. Elaboración propia.

Este ejercicio representa únicamente el valor y la distribución de los desarrollos de vivienda, sin tomar en cuenta el tamaño de los mismos; si se mira el valor del precio por metro cuadrado, la distribución sería diferente pues significaría una relación entre precio y cantidad.

Lo que el valor de la vivienda total representa son las zonas más caras de la delegación, dirigidas a un sector específico de la población, mientras que el valor por metro cuadrado es más relevante para los desarrolladores de vivienda. Por ejemplo, mientras algunas viviendas cuestan entre 7.5 y 13 millones de pesos con valores de 37 000 por metro cuadrado, otras viviendas con valores totales entre 4 y 5 millones, tienen valores por metro cuadrado de hasta 70 000 pesos.

Hacer un ejercicio de regresiones múltiples por valores totales implica cuestiones sociales y de mercado; sin embargo, hacerlo por valor de metro



Mapa 4. Relación de cercanía al corredor Insurgentes con IDW del valor total de la vivienda. Elaboración propia.



Mapa 5. Precio total de la vivienda nueva con IDW. Elaboración propia.

cuadrado devala los costos reales de lo que realmente se paga por vivir en un lugar.



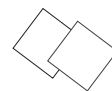
Mapa 6. Precio por m² de la vivienda nueva con IDW. Elaboración propia.

Cálculo de CBD (Central Business District)

De acuerdo con Jaramillo, en la teoría de la renta del suelo (2009) creemos que la cercanía al CBD ofrece una plusvalía al suelo. Mediante un ejercicio de regresiones, se calcularon el nivel de determinación que existe entre el valor de las viviendas nuevas y su cercanía al CBD en la delegación Benito Juárez.

Para la definición del CBD consideramos todas las unidades económicas de servicios y comercios con más de 10 personas ocupadas.

Asignamos un valor a cada unidad económica, según el número de empleados que marca el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), dando como resultado una columna con valores del 1 al 5, donde 5 significa más de 250 empleados y 1 significa de 11 a 30 empleados.



Concentración de unidades económicas del sector servicios

El anterior ejercicio muestra la distribución de unidades económicas y el número de personal ocupado por cada una de ellas, con la intención, en primera instancia, de identificar el CBD de la delegación y, en segunda, para separar unidades de servicios y unidades de comercio con el fin de observar la relación entre la concentración de estos y el valor de la vivienda.



Mapa 7. Concentración de unidades económicas del sector servicios. Elaboración propia. Fuente: SCINCE, 2010.

Una opción para agregar el valor de la densidad de unidades económicas a los desarrollos sería construir un *raster*⁴ y asignar los valores de pixel a los desarrollos; sin embargo, se optó por utilizar una unidad espacial más significativa para la toma de decisiones cotidianas. Utilizamos entonces el límite de colonia como unidad espacial que concentrara el resumen de los datos y que

⁴ Un *raster* consta de una matriz de celdas –o píxeles– organizadas en filas y columnas –o una cuadrícula– en la que cada celda contiene un valor que representa información, como la temperatura. Los *rasteres* son fotografías aéreas digitales, imágenes de satélite, imágenes digitales o incluso mapas escaneados.



Mapa 8. Concentración de unidades económicas de servicios. Elaboración propia. Fuente: SCINCE, 2010.

asignara el valor a los desarrollos de vivienda, es decir, la densidad de unidades económicas que existe en cada colonia es el valor que se vinculó a cada desarrollo para estimar la R^2 .

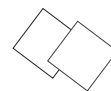
R^2 de valor por metro cuadrado como variable de control. El valor de las viviendas en relación con el número de m^2 construidos significa una relación directa reconocida como variable de control. En este caso, la R^2 representa 0.76 del valor de determinación.

Una vez asentada esa relación, se calculó la relación entre valor por metro cuadrado de la vivienda nueva y la densidad de unidades económicas de servicios y comercios, lo que arrojó los siguientes resultados:

Servicios: coeficiente de determinación R^2 0.917928522

Comercios: coeficiente de determinación R^2 0.909286349

Esto significa un incremento considerable en el valor de determinación, pues pasó de 0.7 a 0.9, es decir, el valor de las viviendas nuevas de la delegación



Benito Juárez tiene una determinación del 0.91 según su tamaño y la densidad de unidades económicas que existe en la colonia donde se ubican, en mayor medida si se trata de unidades de servicios.

Una vez obtenido el registro cuantitativo que representaba la cantidad de empleados, se realizó un *raster* que muestra la densidad de unidades económicas ponderadas por personal ocupado. Es decir, un cálculo de densidad de punto Kernel con el valor de empleados ponderada como valor de *population*.⁵



Mapa 9. Densidad por punto de Kernel. Elaboración propia.

Interpretación

La densidad Kernel de unidades económicas se concentra principalmente en la zona norponiente de la delegación, continúa por el corredor Insurgentes y se disipa, de forma clara, hacia el oriente de este. Aun cuando es clara la concentración de unidades en la zona poniente de la delegación, existen grandes concentraciones sobre avenida Universidad, las cuales corresponden a centros comerciales y supermercados. Dicha concentración de unidades eco-

⁵Valor necesario para la herramienta Kernel de densidad en arcMap.

nómicas significa también un aumento importante en viajes cotidianos pues concentra un gran número de empleos.

Densidad de viviendas

El cálculo de la densidad de viviendas por colonia se realizó con información censal de 2010, se sumaron —con una unión espacial— el total de viviendas al polígono de las colonias, después se calculó la superficie de las colonias y se obtuvo la densidad de viviendas por hectáreas; al final, cada unidad de punto que representaba a los desarrollos obtuvo el valor de la colonia que le correspondía.

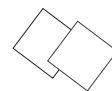


Mapa 10. Densidad de vivienda por colonia. Elaboración propia. Fuente: SCINCE, 2010.

Nivel socioeconómico BIMSA

(Barcelona de Infraestructuras Municipales, S.A.), 2008

Se tomó la información de la empresa BIMSA sobre nivel socioeconómico de las diferentes áreas geostatísticas básicas (AGEB) de la ciudad y se unió a los límites de las colonias de la delegación; sin embargo, el límite de las



AGEB no coincide con las colonias, por tanto, se calculó el porcentaje de área predominante por nivel socioeconómico de cada colonia y se asignó el valor predominante.



Mapa 11. Perfil socioeconómico. Elaboración propia. Fuente: SCINCE, 2010.

Del mismo modo que con la densidad de viviendas, cada unidad de punto que representaba a los desarrollos obtuvo el valor de la colonia a la que pertenecía.

Interpretación

De acuerdo con la interpretación del modelo se encontraron datos interesantes que expresan las B (Betas):

La *variable de control* es la de m^2 , esta variable se toma para apoyar a las demás variables del modelo.

Total de viviendas: por cada vivienda adicional dentro del desarrollo, el valor de la vivienda aumenta \$1 150.92 pesos. Esta variable nos ayuda a entender por qué los desarrollos con una densidad alta tienen un valor superior por m^2 en comparación con los desarrollos de menor densidad. Un ejemplo de desa-

Resultados

Resumen	
<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0.933577502
Coefficiente de determinación R ²	0.871566953
R ² ajustado	0.863908101
Error típico	762706.3829
Observaciones	232

ANOVA

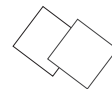
ANÁLISIS DE VARIANZA					
	Grados de libertad	Suma de cuadrados	Promedio de los cuadrados	F	Valor crítico de F
Regresión	13	8.60588E+14	6.61991E+13	113.79865	2.17373E-89
Residuos	218	1.26815E+14	5.81721E+11		
Total	231	9.87403E+14			

Coefficientes

	Coefficientes	Error típico	Estadístico t	Probabilidad
Intercepción	8436131.243	3616243.988	2.33284349	0.02056777
M2	32082.00396	1354.586546	23.68398243	3.3198E-62
ABSORCION MENSUAL	201806.8695	501892.1376	0.402092112	0.68801019
TOT_VIVIENDAS	1150.921058	1410.825291	0.815778584	0.41551722
NO_NIVELES	8426.855946	27842.9181	0.302657068	0.76243981
AV_4	-44.9604497	76.18699657	-0.590132854	0.55571279
TRANS_4	-25.5484265	189.5213178	-0.134805028	0.89289041
Insurgentes	-507.7512168	78.81736491	-6.44212373	7.431E-10
den_col	-46507.97542	96257.41984	-0.483162498	0.62946525
NSE	71893.67515	59779.40799	1.2026495	0.23041657
Valor de concentración de Servicios	82503.33664	102791.3559	0.802629131	0.42306328
Valor de concentración de comercio	115126.7563	90287.70317	1.275110035	0.20362755
Valor por densidad de viviendas	-186281.5603	114920.236	-1.620963955	0.10647086
IDS_COL	-7038997.244	3655720.651	-1.925474596	0.05547105

rollo de alta densidad dentro de la demarcación es el de City Tower Green, que cuenta con 484 unidades. Considerando este criterio, todas las viviendas estarían \$557 045.28 pesos por arriba del mercado, teniendo una incidencia de \$ 7 427.27 por m².

La moda de la base de datos del precio por m² es de \$50 000.00 y el precio en que oferta su producto este desarrollo es de \$ 56 646.87 por m², en una unidad de 75 m², por lo que su precio original estaría .02% por debajo de la moda si no tuviera incidencia esta variable.



Número de niveles: por cada nivel adicional que tenga el desarrollo, su precio aumenta \$8 426.85, es decir, los desarrollos de más de 15 pisos tendrán una diferencia de precio de \$100 000.00 en relación con la moda, que es de 4 niveles.

Cercanía al parque delegacional: de acuerdo con el modelo, por cada metro de distancia a que se encuentre el desarrollo del parque la vivienda costará \$44.96 menos. Esta es una de las variables explicativas, porque al oriente de la delegación las áreas verdes son más escasas en comparación con el centro y el poniente de la delegación. Si el desarrollo se encontrara a 1 km de distancia del parque delegacional, la vivienda de este costaría \$44 960.00 menos que los que se encuentran alrededor del parque.

Distancia al corredor Insurgentes y valores de concentraciones de servicios y comercios: se observó en los resultados del modelo que la cercanía al corredor Insurgentes sí es significativa. El modelo arroja que, por cada metro de lejanía respecto a Insurgentes, el precio de la vivienda de ese desarrollo valdría \$507.75 menos. Esto podría explicar la diferencia de precio existente entre los desarrollos ubicados cerca de este corredor y los que se encuentran cerca de calzada de Tlalpan —donde la distancia entre calzada de Tlalpan e Insurgentes es de 3.5 km—, lo que ocasiona una diferencia de precio de hasta \$1 777 125.00, en viviendas con cualidades constructivas similares.

A esta variable se liga el valor de concentración de servicios y comercios que sumamos, ya que el corredor Insurgentes conlleva una gran concentración de ellos. Estas dos variables sumadas representan un aumento en el precio por \$197 629, lo que demuestra que, aunque esta delegación es muy homogénea en la cercanía, con estas concentraciones hay una gran diferencia.

Densidad de habitantes

Nivel socioeconómico: La delegación presenta una gran homogeneidad con respecto al nivel socioeconómico; sin embargo, un cambio por colonia en aumento del nivel socioeconómico, puede representar un alza de \$71,893.67 en el precio total de la vivienda.

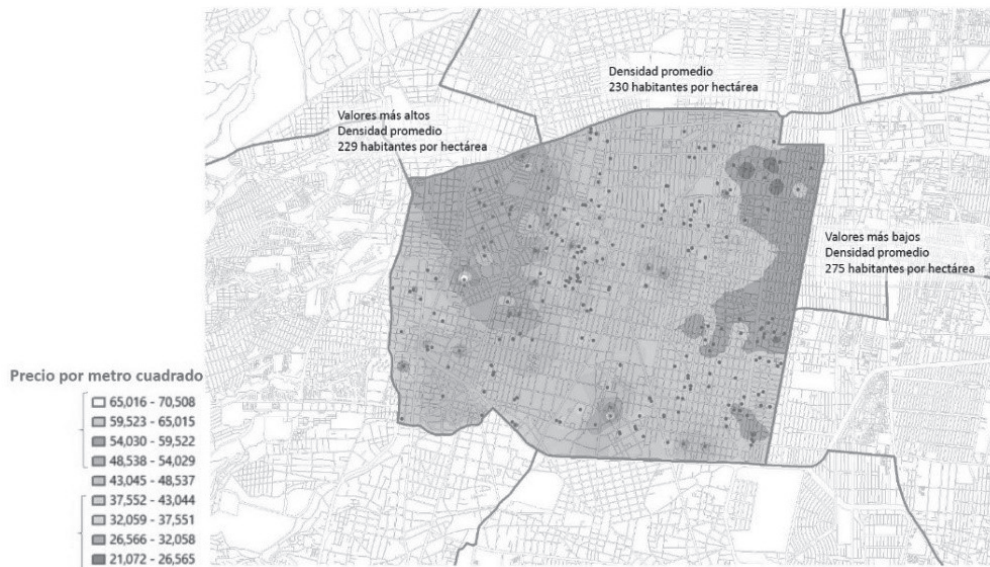
Predicciones

Después de correr la regresión múltiple en SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) y Microsoft Excel (2010), se realizó el mismo ejercicio en Arc-Map 10.3; sin embargo, la herramienta no permitió usar las mismas variables

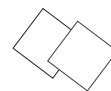
porque “el diseño del modelo tenía problemas”, por lo que se corrió con menos variables (6). En todos los casos la R2 tuvo valores altos.

El siguiente ejercicio muestra el resultado del modelo corrido en Excel y SPSS. El pronóstico del valor total de las viviendas semeja al estado actual del mercado; sin embargo, hay diferencias notables en el IDW que se corrió con este pronóstico. Nuestro modelo muestra zonas que deberían tener valores más altos, lo que resulta lógico pues en el levantamiento solo se tienen ofertas para el momento del estudio, lo que revela el modelo es lo que debería valer si estuvieran en oferta viviendas en esas zonas, tomando en cuenta las variables que definimos.

Aun con la disminución de variables en ArcMap el resultado fue muy parecido.



Mapa 12. Precio por m² en relación con la densidad de habitantes por colonia. Elaboración propia. Fuente: Matriz de datos y SCINCE, 2010.



Mapa 13. Pronóstico de precio de la vivienda conforme a modelo hedónico en SPSS. Elaboración propia.

Conclusiones

Al inicio del presente trabajo se postularon hipótesis con respecto al precio de la vivienda nueva en la delegación Benito Juárez, al concluir el modelo de regresión múltiple se observó que la variable que representa la cercanía al corredor Insurgentes, con un coeficiente de 0.48, es altamente correlacionable con el precio total de la vivienda; esta variable va ligada con las de concentración de unidades de servicios y comercios al representar todos estos valores de usos. Esto confirma la hipótesis nula planteada. Aunque las variables explicativas mencionadas reflejan la mayor parte en porcentaje del modelo, las demás variables explicativas también son representativas y demuestran asimismo las hipótesis alternativas de cercanía a transporte público y densidad de habitantes y de viviendas. Otra variable explicativa importante que se encontró fue la densidad por colonia y el nivel socioeconómico.

A pesar de la ubicación, cercanía o distribución de los nuevos desarrollos de vivienda, dentro de la delegación Benito Juárez existe un rango de precio en el que se mueve este mercado, el punto es qué están dispuestos a pagar y



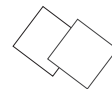
Mapa 14. Pronóstico de precio de la vivienda conforme a modelo hedónico en ArcMap. Elaboración propia.

ganar los diferentes actores; sin embargo, este rango de precio está relacionado directamente con el lugar que ocupa la delegación en relación con el resto de la ciudad.

La unidad espacial de medida ideal para este tipo de análisis es la colonia ya que, además de agregar información cualitativa, ayuda a establecer rangos cuantitativos más semejantes a la realidad. La vida en la ciudad se vincula a una serie de actividades que sobrepasan la escala arquitectónica y los factores que influyen en la disposición de gastar cierta cantidad por vivir en una zona de la ciudad.

El modelo de regresión multivariada ayuda a explicar el valor de la vivienda y a pronosticar el precio según variables espaciales.

Existe una diferencia muy grande entre explicar el valor de la vivienda y el valor por metro cuadrado de la vivienda. Explicar el valor total de la vivienda se relaciona más con el mercado y el valor por metro cuadrado se parece más a la teoría de valor del suelo.



Mediante este ejercicio podemos contrastar zonas dentro de la delegación, desarrollos que se encuentran bien localizados y otros que especulan con base en los precios de sus competidores.

Referencias

- Asuad, N. 2014. *Teoría de localización*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Cano, G. 2004. *Una metodología geo-econométrica para la valoración inmobiliaria*, España, Universidad de Granada, pp. 135-153.
- Glaeser, E. 2007. *The Economic Approach to Cities*, EUA, Harvard University y NBER.
- Figueroa, E. 1992. *Determinante del precio de la vivienda en Santiago: una estimación hedónica*, Chile, Universidad de Chile.
- Jaramillo, S. 2003. *Los fundamentos económicos de la "participación en plusvalías"*, EUA, Lincoln Institute of Land Policy.
- Topalov, C. 2006. *La urbanización capitalista, algunos elementos para su análisis*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

La movilidad motorizada en Monterrey: una aproximación desde el metabolismo social y las representaciones sociales

Laura Elena Castro Sánchez

lauracastrosanchez_43@hotmail.com

Becaria del Posgrado en Urbanismo por el Conacyt

Arquitecta (Instituto Tecnológico de México)

Máster en Medio Ambiente y Arquitectura Bioclimática

(Universidad Politécnica de Madrid)

Maestra en Ciencias con orientación en Arquitectura

(Universidad Autónoma de Nuevo León)

Tutor: Dr. David Morillón Gálvez

Cotutores: Dra. María Neftalí Rojas Valencia

Dr. Jorge Fernando Cervantes Borja

Resumen

Desde inicios del siglo XXI la movilidad motorizada en Monterrey ha significado un desequilibrio ambiental a partir del incremento en los flujos metabólicos de consumo y excreción. A medida que la realidad sociocultural es influida por estilos de vida, como el *american way of life*, dichos flujos se vuelven mucho más intensos y determinantes de un metabolismo complejo. Este artículo tiene por objeto aportar elementos teóricos sobre las causas del incremento de la movilidad motorizada en Monterrey en relación con la problemática ambiental, cuya solución requiere de nuevos enfoques que trasciendan el análisis meramente material o biofísico. Reconociendo la complejidad urbana del caso, se busca explicar el fenómeno desde un enfoque plural. Para ello, se propone utilizar las teorías del metabolismo social y de representaciones sociales como aproximaciones interdisciplinarias que incluyen argumentos referentes tanto a lo material como a lo inmaterial del problema.

Palabras clave: desequilibrio ambiental; movilidad urbana; realidad material; realidad inmaterial.

Abstract

Since the beginning of the 21st century motorized mobility in Monterrey has meant an environmental imbalance from the increase in metabolic flows of consumption and excretion. As sociocultural reality is influenced by lifestyles such as the american way of life, these flows become much more intense and determinant of a complex metabolism. This article aims to provide theoretical elements on the causes of the increase in the motorized mobility of Monterrey in relation to the environmental problem, whose solution requires new approaches that transcend the merely material or biophysical analysis.

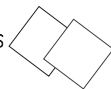
Recognizing the urban complexity of the case, it seeks to explain the phenomenon from a plural approach. For that, it is proposed to use social metabolism and social representations theories, as interdisciplinary approaches that include arguments referring to both, the material and the immaterial of the problem.

Keywords: *environmental imbalance; urban mobility; material reality; immaterial reality.*

Antecedentes

En 2015, en su *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015*, la ONU-Hábitat indicaba que las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, siendo una de sus principales causas el sector transporte que aporta 20.4% al total de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), del cual 16.2% proviene del subsector automotor. Dicho documento señala a su vez que, históricamente, la mayor parte de los recursos en infraestructura urbana se han orientado a cubrir las necesidades de los automóviles particulares creando obras viales como distribuidores, pasos a desnivel y puentes. En este sentido, el denominado “milagro mexicano”,¹ un importante periodo de desarrollo industrial en México (1940-1970), nos permite inferir la existencia de una dimensión histórica en la configuración de la estructura urbana que posibilitó el incremento sostenido de la automovilidad.

¹ Para mayor información sobre este periodo véase Sergio Miranda, 2014.



Entre otros factores, cabe mencionar el crecimiento urbano desordenado, principalmente de ciudades que fungen como polos de atracción en México. Tal es el caso de la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, lugares donde la contaminación se ha hecho visible alcanzando niveles excesivos; esta última ciudad ocupaba, entre 2005 y 2009, el primer lugar del país en cuanto a exposición de la población a partículas suspendidas.² A esta realidad se le ha relacionado con el incremento de la superficie urbana o grado de expansión y con la disminución de la densidad.

Según datos de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) de 2012, el crecimiento demográfico de la Ciudad de México en el periodo que abarca de 1980 a 2010 fue de 1.4 veces, mientras que su superficie urbana se incrementó 3.6 veces. En el caso de Guadalajara el crecimiento demográfico fue de 2.0 veces, con un incremento de su superficie urbana de 3.8 veces y en la ciudad de Monterrey el crecimiento demográfico fue de 2.0 veces, con una superficie urbana que se incrementó 4.9 veces. Para esta última, los datos anteriores dan cuenta de una tasa de expansión mucho más acelerada que las de Guadalajara y Ciudad de México. Lo cual resulta congruente para explicar el incremento en los desplazamientos motorizados pues, según ONU-Hábitat, en 2015 los desplazamientos en Monterrey eran de 50% en automóvil frente a 50% en transporte público, sobrepasando nuevamente a Guadalajara y Ciudad de México, que en ese mismo año presentaron 28% en uso del automóvil frente a un 72% en transporte público, y 29% frente a 71%, respectivamente.

Si bien el fenómeno aquí descrito ha significado serios problemas ambientales, estos no son la única consecuencia: en 2015, el estado de Nuevo León ocupaba el primer lugar nacional en accidentes de tráfico, la mayoría de estos vinculados principalmente con vehículos particulares (Casillas, 2015).

En Monterrey, la contraparte de los desplazamientos en automóvil privado, constituida por los recorridos a pie, en bicicleta y en transporte público, ha resultado poco exitosa debido a que existen más factores dentro de su propio contexto en favor del uso del automóvil. A este respecto, el análisis sobre el índice de caminabilidad para Madrid (Fontán, 2012) explica la necesidad de factores como la existencia de la mezcla de usos, la disponibilidad de instalaciones de recreo, la seguridad, la estética, la conectividad de las calles, la densidad residencial, entre muchos otros, para que la movilidad natural se lleve a cabo.

Mediante proyectos de transporte público eficiente como la Eco-vía, o la peatonalización de la calle Morelos, ubicada en el barrio antiguo del Municipio de Monterrey, esta contraparte se ha mostrado de manera incipiente.

² Véase el *Cuarto almanaque de datos y tendencias de la calidad del aire en 20 ciudades mexicanas*, del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, 2009.

Si bien estos ejemplos de buenas prácticas buscaban, entre otros objetivos, reducir el uso del automóvil, al estar insertos en un contexto que no ofrece modos complementarios de trayectos, han sido estigmatizados como disfuncionales.

La problemática en movilidad ha sido abordada desde enfoques objetivos, como la encuesta de origen destino del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), realizada para las principales áreas metropolitanas del país y cuyos términos estadísticos y de variables se limitan al análisis de los recorridos motorizados, dejando al margen el análisis de la movilidad natural o los estudios realizados por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) sobre la calidad del aire. Desde lo subjetivo, la tesis de Casillas (2015) sobre la influencia de la infraestructura vial en el comportamiento del automovilista, y la de Rodríguez (2013) sobre el nivel de satisfacción del usuario del transporte público, han sido un aporte especial en cuanto al método, pues analizan dichos temas a partir de las “representaciones sociales”, constituyéndose en una novedad desde la psicología social.

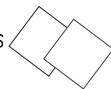
Aspectos históricos

La organización del espacio territorial en Monterrey ha sido determinada histórica y culturalmente a partir de cambios en su economía y por su cercanía con Estados Unidos. Durante el siglo XIX, impactada por sucesos bélicos, creció considerablemente alcanzando para 1880 los 35 000 habitantes. Dicho crecimiento, como resultado de sus relaciones comerciales a partir de la delimitación de la nueva frontera con dicho país,³ derivó a su vez en la adopción de algunas costumbres.

Desde los dos momentos importantes de auge industrial, el primero anunciado por la instalación de las primeras infraestructuras ferroviarias en 1882, y el segundo con la construcción de distribuidores, pasos a desnivel y puentes en 1940, la ciudad habría formado una identidad a partir de estos elementos. Si bien esto significó el desarrollo económico de la región y del país, al mismo tiempo la ciudad se configuró de manera fragmentada e inaccesible, es decir, estos elementos de infraestructura que permitieron el desarrollo del sector industria —por medio de la sustitución de importaciones— generaron al mismo tiempo una segregación espacial con su estructura.

“La ciudad más sureña de Texas” —como suele ser denominada por algunos historiadores— destaca del resto de urbes mexicanas por su gran cantidad

³ Para mayor detalle sobre el crecimiento demográfico véase Gustavo Garza, 2003.



de señales de identidad, como son los nombres de hoteles y restaurantes de cadenas estadounidenses. En ninguna otra ciudad mexicana existe una calle céntrica llamada George Washington. Por su parte, las familias de clase media alta gustan de pasar sus vacaciones en la Isla del Padre, en la costa del Golfo de Texas (Contreras, 2002).

Las clases medias de Monterrey están muy involucradas con la cultura y las actitudes estadounidenses, tal como lo explica Abraham Nuncio, un historiador y columnista originario de Texcoco: “conocen mejor la historia de los EEUU que la de México, Monterrey es quizás la ciudad más americanizada de todo el país, incluyendo a las ciudades fronterizas” (cit. por Contreras, 2002: 184).

Estos lazos de Monterrey con Texas se fueron gestando desde la guerra de Estados Unidos con México, cuya culminación, en 1848, anunciada por el tratado de Guadalupe Hidalgo, conduce a esta ciudad a una distancia menor de lo que eventualmente sería la economía más importante del mundo. De esta manera, el descenso de la edad del ferrocarril en el norte de México precedió al *boom* industrial que la convertiría en la ciudad de fabricación de acero de la nación —por antonomasia—, atrayendo grandes flujos de capital estadounidense.

Para 1945, la cercanía con dicha nación permite la progresiva introducción de un estilo de vida que fuese legitimado mediante el denominado *american way of life*.⁴ Apoyado en imágenes publicitarias, se promovían diversas prácticas que conducían a incrementar el consumo de masas. En cuanto a la movilidad, las imágenes mostraban alegorías alusivas de un estilo de vida idealizado, procurando implantar la idea de prestigio de clase social mediante la glorificación del automóvil.

Como resultado de dicho auge industrial, su economía se vio indudablemente beneficiada. Primero con la dominación del proceso metabólico de transformación y luego con el proceso de consumo inducido por el modelo económico neoliberal. Al mismo tiempo, este crecimiento económico formaba escenarios de consumo.

En virtud del panorama histórico descrito, se puede observar cómo se fue gestando la cultura de Monterrey a partir de unos rasgos ideológicos y de cosmovisión específicos. Por un lado, una cultura del trabajo propiciada por

⁴ Surgió con la implementación del estado de bienestar en Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial. Proponía un estilo de vida idealizado mediante el confort automatizado que suponía el uso del automóvil, requerido ante la proliferación de la vivienda suburbana. Para mayor información sobre este término véase Jon Teaford, 2006.

la fuerte tradición industrial, que se entiende como la búsqueda de la competitividad y cuya máxima expresión es la extensión de los horarios de trabajo. Por otro, la búsqueda de la automatización de actividades que, en lo que a movilidad se refiere, se traduce en el carácter de inmediatez que adquieren los desplazamientos en automóvil.

Marco teórico

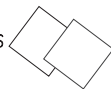
Respecto a cuál es la perspectiva más adecuada para explicar a la movilidad, se esbozan a continuación las definiciones teorías y aproximaciones más útiles desde las cuales se puede partir hacia la construcción de un método plural e interdisciplinario.

El carácter multidimensional de la movilidad

La movilidad es la posibilidad de realizar desplazamientos entre dos lugares por medio de superar una distancia física en el territorio. Algunos autores se enfocan en la movilidad urbana desde aspectos inmateriales del desplazamiento, como es la inclusión o el acceso al transporte público, aunque a la vez sostienen una visión material del territorio (Kaufmann, 2002; Haesbaert, 2004). En general, el grueso de definiciones sobre movilidad se refiere a lo funcional, lo espacial, lo socioeconómico y, en menor medida, a lo ambiental y lo moral, para dar cuenta de diversos problemas que derivan de su práctica.

Entre los principales propósitos de las investigaciones en torno a la función instrumental que cumplen los modos de desplazamiento se encuentra conocer el grado de efectividad de los servicios de transporte, tal es el caso de las encuestas de origen destino. Dichas investigaciones se limitan a describir los tipos, las formas y la duración de los recorridos y desplazamientos motorizados de las personas, dejando al margen a los recorridos no motorizados.

Desde lo espacial, es el grado de accesibilidad asociado con características físicas, con oportunidades de uso de ciertas actividades o con características individuales, la dimensión mayormente abordada. Un ejemplo es el trabajo de Contreras (2012), cuyo estudio del acceso y la proximidad espacial a los diversos elementos físicos de infraestructura en la Ciudad de México, establece que no toda la población distribuida en el territorio tiene la misma posibilidad de acceso a los elementos que permiten el transporte y la movilidad urbana. Lo anterior se puede comprender mejor a la luz del papel que juegan la localización de diferentes usos de suelo o la fragmentación propiciada por



elementos de infraestructura vial, pues en la medida que las ciudades tienden a privilegiar los usos únicos y los desplazamientos motorizados mediante carreteras urbanas habrá más segregación espacial y por consecuencia menos accesibilidad.

La movilidad, como una manera específica de los intercambios de materia y energía entre sociedad y naturaleza, condiciona a la vez su intensidad, amplitud y potencia (Camarena, 1989: 27). En esta misma dirección, Garrido *et al.* (2007: 90) explican que “las relaciones que los seres humanos establecen con la naturaleza son siempre dobles: individuales o biológicas y colectivas o sociales. A nivel individual los seres humanos extraen de la naturaleza cantidades suficientes de oxígeno, agua y biomasa por unidad de tiempo para sobrevivir como organismos, y excretan calor, agua, bióxido de carbono y sustancias mineralizadas y orgánicas. A nivel social, el conjunto de individuos articulados a través de relaciones o nexos de diferentes tipos se organizan para garantizar su subsistencia y reproducción y extraen también materia y energía de la naturaleza por medio de estructuras meta-individuales o artefactos, y excretan toda una gama de residuos o desechos”. Este fragmento nos conduce a mirar hacia la energía a nivel social ya que, en la medida en que las sociedades cazadoras-recolectoras evolucionan hacia sociedades agropecuarias, y de estas a sociedades industriales, la escala de los intercambios de materia y energía aumenta de tres a cinco veces en cada transición (Fischer-Kowalski y Haberl, 2000).

Desde esta óptica, el concepto de movilidad podría referirse en términos energéticos al conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se llevan a cabo en un determinado espacio físico de forma natural o motorizada, cuyas fuentes de energía, según señala Margalef (1993), son endosomáticas o generadas en el interior del cuerpo humano y exosomáticas o externas.

En cuanto a lo moral, entendido como las causas afectivas y simbólicas que influyen en el comportamiento de los individuos orientado hacia la movilidad, sobresalen el trabajo de Steg (2005), sobre motivos instrumentales, simbólicos y afectivos del uso del automóvil para dos ciudades de Países Bajos, y el de López-Sáez *et al.* (2016), en torno a la influencia en la elección de modo de transporte con base en la información sobre variabilidad en el tiempo del viaje, beneficios personales y daño ambiental del automóvil en contraposición con el transporte público. Estas investigaciones valoran la importancia de conocer los aspectos subjetivos y cognitivos de la movilidad al establecer que, para lograr la sostenibilidad en este ámbito, es necesario gestionar, además de la organización territorial, la adaptación de estilos de vida y comportamientos.

La movilidad desde el metabolismo social

Con base en algunos autores (Fischer-Kowalski y Haberl, 2000; Bruckmeier, 2013), Delgado (2015) establece que el metabolismo social es “la interacción y transformación humana de la naturaleza y un proceso biofísico, histórico y culturalmente diverso, por lo que su análisis requiere de una aproximación interdisciplinaria que trascienda la mera estimación de flujos de energía y materiales, en tanto que interesa dar cuenta, además, de la finalidad y las formas en las que se organiza el espacio territorial”. Por su parte, Toledo (2013) nos muestra en su aproximación al metabolismo social que todo intercambio entre sociedad y naturaleza tiene un *hardware* o parte material, y un *software* o parte inmaterial (véase figura 1), los cuales se retroalimentan a lo largo de la historia para formar parte de procesos que hoy día resultan ser muy complejos, por lo que se requiere de su descubrimiento y análisis. Así, para dar explicaciones sobre el desequilibrio ambiental asociado con la movilidad motorizada es necesario dar cuenta sobre los conceptos que forman estas dos dimensiones.

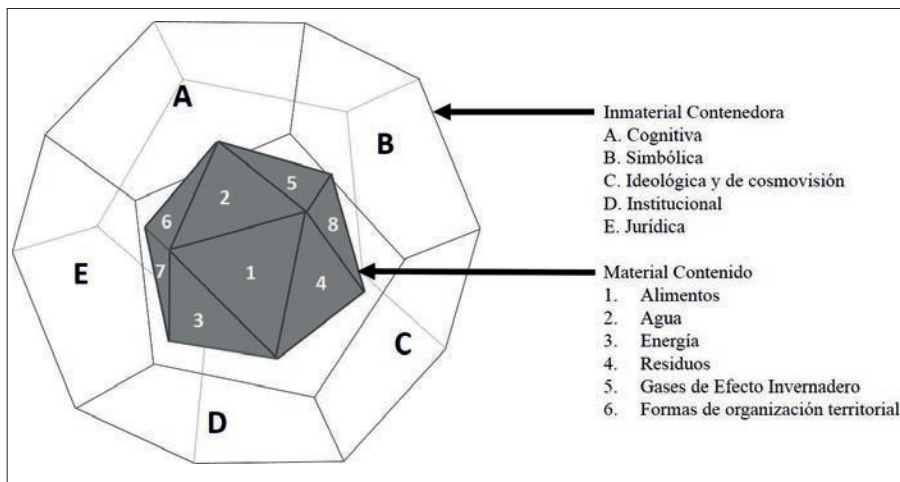
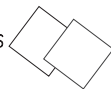


Figura 1. Dimensiones del metabolismo social. Fuente: Elaboración propia con base en Toledo (2013) y Fischer-Kowalski y Haberl (2000).

Lo inmaterial

Con el fin de comprender al mundo y sus relaciones el individuo construye psicológicamente, de manera individual, la realidad social a partir de procesos



cognitivos que pueden suceder mediante la experiencia del ser humano, al comunicarse, a través de la mente, al percibir su entorno. Al mismo tiempo, la adscripción de los sujetos sociales a diferentes grupos influye de manera determinante en la construcción de dicha realidad. En tales procesos intervienen simultáneamente los sistemas ideológicos, las creencias, imágenes y opiniones, cuya función específica es valorar, calificar o enjuiciar hechos para generar representaciones sociales de algún objeto, personaje o situación en particular, en función de las cuales el sujeto actúa.

La influencia de lo cognitivo puede ejemplificarse al analizar el incremento en la energía sociometabólica, según el concepto de “perfil metabólico”,⁵ a partir de la evolución o cambio en la base económica de cada sociedad. En una economía agropecuaria, la sociedad lleva a cabo las prácticas de caza, pesca y agricultura para subsistir, esto permite a los individuos tener un contacto directo con la materia y energía extraída de la naturaleza y así percibir fácilmente cuándo se están agotando sus recursos y, en consecuencia, establecer mecanismos de regulación para conservarlos. Para sociedades cuya economía es industrial, la producción en masa posibilita la generación de una cultura del trabajo, donde todo gira en torno a la productividad, aquí se percibe un exceso de recursos materiales, ante lo cual la sociedad responde con un mayor consumo. Finalmente, en una economía de servicios, el proceso del trabajo se optimiza mediante la extensión de los horarios laborales para obtener máximos rendimientos, y las personas perciben un escenario de competitividad donde el tiempo de calidad se reduce, dando lugar a la búsqueda del bienestar mediante el consumo de bienes materiales y la automatización de actividades para ganar tiempo.

El entorno simbólico es el conjunto de aspectos que representan algún valor en la mente de las personas. De especial utilidad es analizar este concepto a la luz del consumo, un proceso que, por medio del *marketing* y sus estrategias publicitarias de bienes y productos con cargas simbólicas importantes, establece las pautas para las prácticas sociales, es decir, las personas expuestas a una publicidad determinada tienden a consumir más en la medida que las imágenes y/o discursos llevan implícitos mensajes alusivos de un estilo de vida idealizado.

Para Garrido *et al.* (2007), el hecho de que una sociedad traspase los límites de consumo de sus recursos incrementando así el impacto ambiental de su

⁵ Para mayor información sobre este concepto véanse Marina Fischer-Kowalski y Helmut Haberl, 2000.

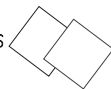
metabolismo, se debe a que no los perciben como tales, es decir, en el sistema de valores, creencias y representaciones, que conforman su ideología, están presentes determinadas cosmovisiones sobre la naturaleza, que les conducen a llevar un modo de vida consumista. El vínculo entre cosmovisiones e intercambios de materia y energía se hace más visible dentro de sociedades con predominio de desarrollo capitalista. En ellas, la tendencia a la tercerización económica hace más intensivas en cantidad y forma a las estrategias de mercado. Por ello, la cosmovisión de una determinada sociedad es fundamental para entender su funcionamiento y sus transformaciones materiales.

La ideología, en tanto que proceso históricamente construido, perteneciente a la naturaleza o esencia humana, es caracterizada por Silva (1978), desde el pensamiento marxista, como una expresión “ideal” inmaterial de aquellas relaciones sociales materiales que incluye algún sistema de valores, creencias y representaciones, producidas automáticamente por las sociedades en cuya estructura hay relaciones de explotación. El mismo autor pone el ejemplo de la ideología contenida en el *comic* de Estados Unidos para evidenciar su existencia en la presentación diaria del modo de vida estadounidense como “el mejor”. Explica también que su forma ideológica es el “mensaje oculto” cuya expresión, ideada por Theodor Adorno para la TV, es extensible a todos los medios masivos.

El papel de la dimensión institucional en el metabolismo está determinado por las relaciones sociales que las instituciones establecen (Garrido *et al.* 2007). Por una parte se encuentran las que mantienen relaciones meramente sociales, como la familia y el mercado, y por la otra, las que manifiestan relaciones jurídicas y de poder sobre una comunidad, como es el gobierno y las entidades administrativas. Concretamente, estas instituciones se encargan de acordar la manera en que se distribuyen los recursos materiales que permitirán la subsistencia dentro del sistema social al cual pertenecen.

De lo inmaterial a lo material: el papel de las representaciones sociales (RS)

Para comprender la manera en que los aspectos inmateriales pueden influir en el comportamiento humano es necesario referirse a las RS a partir de sus tres funciones: de comprensión del mundo y sus relaciones de valoración, que permite calificar o enjuiciar hechos; de comunicación, a partir de la cual las personas interactúan mediante la creación y recreación de las representaciones sociales; y de actuación, en función de las representaciones sociales que cada persona elabora (Sandoval, 1997). Así, las RS se sitúan como un elemento clave



que actúa como transformador de dichos aspectos en un contexto biofísico que los materializa.

Un ejemplo de la utilización de esta teoría en contextos urbanos es la tesis de Aparicio (2012). Esta investigación analiza la dinámica social existente en los lugares de contraste residencial, en relación con la distribución espacial, las características socioeconómicas, la construcción de significados y las relaciones sociales sustentables, en territorios donde coexisten ricos y pobres del área metropolitana de Monterrey. Entre sus conclusiones destaca que, en dicho caso, sí existen elementos que podrían generar capital social de “puente” para atravesar los muros existentes entre dos colonias y de esta forma establecer relaciones sociales sustentables. En este sentido, Araya (2002: 16) señala que “una condición inherente en los estudios de RS es la identificación del contexto social en el cual se insertan las personas que elaboran las RS, pues se busca detectar la ideología, las normas y los valores de personas e instituciones y los grupos de pertenencia y referencia”.

La teoría de las representaciones sociales halla coincidencia con una parte de los conceptos establecidos en la dimensión inmaterial del metabolismo social, así también, se relaciona con los conceptos de percepción, estereotipos, actitud e imagen. De igual manera, un hecho que articula a ambas teorías es el proceso de excreción a partir de la producción de los GEI, al ser visto como el resultado de un consumo inducido por un sistema de valores y creencias que integran el campo de las representaciones sociales de una determinada sociedad.

Como señala Araya (2002), cuando las personas hacen referencia a los objetos sociales, los clasifican, los explican y los evalúan de manera específica, es así porque tienen una representación social de ese objeto. Cuando estas explicaciones son coincidentes en la mayoría de la población se dice que son hegemónicas y juegan un papel determinante en los usos y costumbres. Se constituyen, a su vez, como sistemas de códigos, valores, lógicas clasificatorias, principios interpretativos y orientadores de las prácticas que definen la llamada conciencia colectiva. Por lo tanto, entender las dinámicas de la movilidad nos orienta hacia las RS, pues la representación, el discurso y la práctica se generan mutuamente (Abric, 1994). En tal sentido, desentrañar y cuestionar el núcleo figurativo de una RS, alrededor del cual se articulan creencias ideologizadas, es fundamental como punto de partida en la modificación de una representación y por ende de una práctica social (Banchs, 1991).

Lo material

Las definiciones que se explican a continuación se ubican dentro del contexto material en el cual tienen lugar los modos de desplazamiento, es decir, la expresión territorial de las relaciones que establece el ser humano con la naturaleza, correspondientes a su vez con la tercera función de las representaciones sociales: la acción humana (Sandoval, 1997). Estas se clasifican en flujos de materia y energía y formas de organización territorial, en tanto que algunos términos involucran a ambos temas.

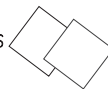
Flujos de materia y energía

La tendencia de las emisiones de gases, que forman parte de los ciclos atmosféricos o globales desde el auge industrial a la actualidad, ha sido al incremento. En la tarea de mantener el equilibrio de estas concentraciones y asegurar los servicios ecosistémicos necesarios para la vida humana, es básico identificar la naturaleza de dichos incrementos. Una investigación que contribuye a esto es el trabajo de Barles (2007), quien por medio de una perspectiva histórica del ciclo del nitrógeno, derivado de la alimentación en la ciudad de París, encuentra que en el periodo de 1801-1914, además del crecimiento de la población, fueron las prácticas alimenticias de consumo de carne, en conjunto con la utilización de caballos como principal modo de transporte urbano, las causas del incremento en este flujo.

En 1992, la Cumbre Internacional de Río de Janeiro puso en evidencia al grado de industrialización como principal determinante de problemas ambientales, a su vez, se buscaba desde entonces, y con cierta urgencia, llegar a un consenso mundial sobre cómo reducir las emisiones de los GEI. En dicho protocolo se consideró que los más nocivos eran el dióxido de carbono (CO_2), el metano (CH_4), el óxido de nitrógeno (N_2O) y el hexafluoruro de azufre SF_6 . En torno a la ciudad, y en específico a sus modos de transporte, concluían que el dióxido de carbono (CO_2) es el gas contaminante que más se asocia a esta actividad.

Formas de organización territorial

Un término que permite comprender el impacto del transporte en las emisiones de los GEI es el de “ciudad difusa”. Diferentes autores (Higueras, 2009 y Rueda, 2006) han referido las consecuencias de la adopción de este modelo en el desarrollo de las periferias europeas, así como de su origen sajón, en



contraposición al origen europeo de la ciudad compacta. Una característica que acompaña a la ciudad difusa es la fragmentación que nos remite al heterogéneo uso del suelo conforme a la división social y técnica del trabajo (Valdés, 2001).

Según Borsdorf (2003), la ciudad fragmentada se caracteriza por la tendencia sectorial-lineal y el crecimiento celular. La tendencia sectorial-lineal es dada por el ferrocarril y las pocas autopistas producto del auge industrial que han perdido importancia frente a las vías rápidas intraurbanas o carreteras urbanas. Lo contrario a este concepto sería la planificación urbana densa, cuyos equipamientos y servicios se localicen a distancias menores y de manera integrada en los usos residenciales para permitir la movilidad natural o caminata y el uso de la bicicleta.

Para que los desplazamientos naturales puedan llevarse a cabo, el entorno urbano debe cumplir ciertos atributos, a los cuales se les denomina índice de caminabilidad (Leslie *et al.*, 2007), que propicien los movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona. Un ejemplo de estos atributos es el grado de confort higrotérmico; de acuerdo con el modelo de Olgay para la

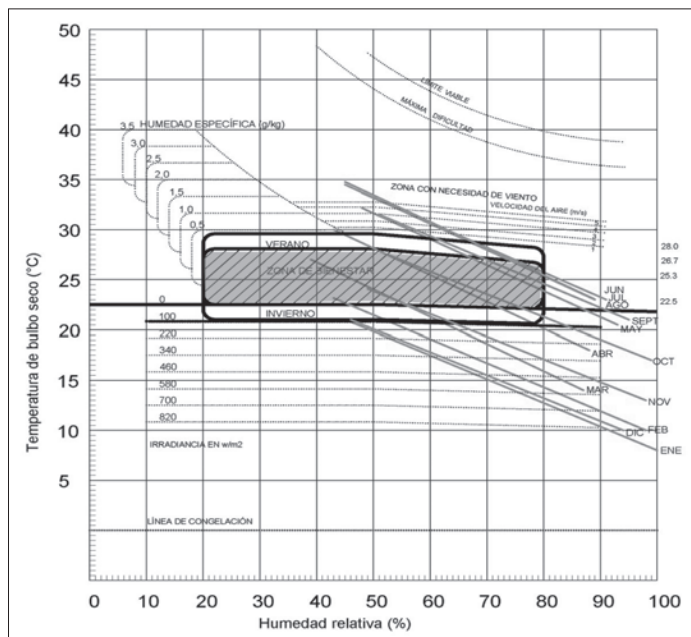


Figura 2. Climograma de bienestar para la ciudad de Monterrey. Fuente: elaboración propia con base en Olgay.

ciudad de Monterrey (véase figura 2), las temperaturas de su clima semiárido cálido determinan unas condiciones higrotérmicas ubicadas por fuera de los rangos de bienestar la mayor parte del año, siendo esto una razón por la que el grado de caminabilidad podría verse afectado.

Metodología

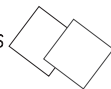
Como indican Hernández *et al.* (2014), los enfoques mixtos son lo más adecuado en investigaciones cuyas temáticas se asocian a las relaciones interpersonales, las crisis económicas, el consumo, la pobreza y otros fenómenos de naturaleza compleja. Al estar constituidos por dos realidades —una subjetiva y otra objetiva—, un solo enfoque resulta insuficiente para lidiar con su complejidad.

El objeto de estudio aquí referido se inscribe dentro de las relaciones que establece la sociedad con su entorno mediante los procesos de consumo y excreción, mismos que en este caso resultan ser principalmente producidos por un alto grado de motorización. Dichas relaciones son definidas en un entorno espacio-temporal compuesto por dos realidades: una subjetiva a partir de elementos socioculturales y otra objetiva formada por elementos biofísicos.

El diseño se estructura por medio de cinco momentos metodológicos. Se inicia con un primer momento de alcance exploratorio, seguido de otro momento descriptivo, con ellos se busca generar la información de base para una tercera y cuarta etapa correlacional. Para ello se propone el diseño explicativo secuencial, que se caracteriza por una primera etapa en la cual se recaban y analizan datos cuantitativos, seguida de otra donde se recogen y evalúan datos cualitativos. Cabe señalar que la segunda etapa se construye sobre los resultados de la primera. Finalmente, los descubrimientos de etapas anteriores se integran en la interpretación y elaboración del reporte de estudio.

Aportaciones

El principal aporte de esta investigación es identificar a los factores materiales e inmateriales que causan el incremento de la movilidad motorizada y, a partir de los planteamientos de las teorías del metabolismo social y de las representaciones sociales, generar un instrumento metodológico que funcione como eje de articulación entre dichos factores para explicar el fenómeno de manera plural.



Conclusiones

Ante escenarios urbanos enfrentados a grandes retos ambientales, se hace cada vez más evidente la insuficiencia de los métodos de análisis que nos ofrecen las ciencias naturales y sociales desde sus diferentes disciplinas. El enfoque biofísico predominante en el análisis de fenómenos ambientales desde las ciencias naturales nos obliga a entender a las ciudades como sistemas desligados de lo social. Desde las ciencias sociales sucede algo similar, pues estas dejan al margen el contexto ambiental en el que se sitúan los seres humanos.

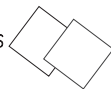
El marco histórico descrito muestra algunas claves para comprender los factores que originaron el entorno sociocultural actual, cuyas características derivan en una estructura urbana en favor de la movilidad motorizada.

Los argumentos teóricos aquí analizados nos permiten construir un esquema tan complejo como el escenario en el que tienen lugar los desplazamientos del caso de estudio que nos ocupa. Dichos argumentos nos conducen a pensar que los discursos social e históricamente construidos en torno a la organización territorial podrían ser la causa inmaterial del aumento en los desplazamientos motorizados y estos a su vez del incremento de los flujos de materia y energía producidos dentro de estructuras urbanas específicas según su índice de caminabilidad y accesibilidad.

El planteamiento de teorías como el metabolismo social y las representaciones sociales resulta conveniente al aportar en la formulación de explicaciones más completas para resolver el problema. La teoría del metabolismo social se perfila como idónea al incorporar conceptos biofísicos tales como los flujos metabólicos o las formas de organización territorial, y socio-culturales como la cognición, el entorno simbólico, la cosmovisión, lo institucional y los aspectos jurídicos. En vista de que, a la fecha, no se cuenta con instrumentos que logren vincular ambas partes, utilizar a las tres funciones de las representaciones sociales como estructura de análisis se constituye en una alternativa con la cual es posible observar al fenómeno de la movilidad motorizada en un sentido amplio. Lo anterior, dada su complementariedad con las dimensiones del metabolismo social, en miras de una coproducción de conocimiento inclusivo de los aspectos inmateriales inherentes a las prácticas de movilidad, que suelen ser poco abordados en conjunto.

Referencias bibliográficas

- Abric, Jean-Claude. 1994. "Metodología de recolección de las representaciones sociales", en *Pratiques Sociales et Représentations*, México, Ediciones Coyoacán.
- Aparicio, Carlos. 2012. *Desigualdad socio-espacial y relaciones de sustentabilidad social en lugares de contraste residencial al norte del área metropolitana de Monterrey*, tesis de doctorado en sustentabilidad social, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Araya, Sandra. 2002. *Las representaciones sociales: ejes teóricos para su discusión*, Costa Rica, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso).
- Banchs, María. 1991. "Representaciones sociales: pertinencia de su estudio y posibilidades de su aplicación", en *Boletín de AVEPSO*, vol. XIV, núm. 3, pp. 3-16.
- Barles, Sabine. 2007. "Feeding the City: Food Consumption and Flow of Nitrogen, Paris, 1801-1914", en *Science of the Total Environment*, núm. 375, pp. 48-58. En línea Elsevier <<https://www.journals.elsevier.com/science-of-the-total-environment>>. [Fecha de consulta: 5 de marzo de 2017.]
- Borsdorf, Axel. 2003. "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana", *Revista EURE* vol. 29, núm. 86, pp. 37-49. En línea <www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1265/362> [Fecha de consulta: 15 de abril de 2017.]
- Bruckemeier, Karl. 2013. *Natural Resource Use and Global Change*, Nueva York-Londres, Palgrave-MacMillan.
- Camarena, Margarita. 1989. *Grandes rutas del espacio social en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Casillas, Ana. 2015. *La influencia de la infraestructura vial del Área Metropolitana de Monterrey sobre el comportamiento del automovilista*, tesis de maestría en asuntos urbanos, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Contreras, Gerardo. 2012. "Justicia espacial, accesibilidad y proximidad a los elementos físicos que posibilitan la movilidad urbana en la Ciudad de México", en María Rodríguez, *Periferias metropolitanas. Políticas públicas y medio ambiente*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco / Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 183-207.
- Contreras, Josep. 2002. *In the Shadow of the Giant: The Americanization of Modern Mexico*, Londres, Rutgers University Press.
- Delgado, Gian. 2015. "Complejidad e interdisciplina en las nuevas perspectivas socioecológicas: la ecología política del metabolismo urbano", en *Letras Verdes*,



- Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, núm. 17, pp. 108-130. En línea Dialnet <<https://dialnet.unirioja.es>>. [Fecha de consulta: 15 de julio de 2016.]
- Fischer-Kowalski, Marina y Helmut Haberl. 2002. “El metabolismo socioeconómico”, en *Ecosistemas humanos y biodiversidad*, núm. 19, pp. 21-33. En línea: Scribd <<https://es.scribd.com/document/281530189/El-Metabolismo-Socioeconomico-Fischer-y-Kowalski>>. [Fecha de consulta: 10 de agosto de 2016.]
- Fontán, Sofía. 2012. *Índice de caminabilidad aplicado en la almendra central de Madrid*, tesis de maestría, Universidad Complutense de Madrid. En línea <<http://eprints.ucm.es/20074/>>.
- Garrido, Francisco, Manuel González de Molina, José Serrano y José Solana. 2007. *El paradigma ecológico en las ciencias sociales*, España, Icaria.
- Garza, Gustavo. 2003a. *La urbanización en México en el siglo xx*, México, El Colegio de México.
- _____. 2003b. “Monterrey en el contexto de la globalización económica de México”, en *Políticas urbanas en grandes metrópolis: Detroit, Monterrey y Toronto*, México, El Colegio de México, pp. 115-165.
- Haesbaert, Rogério. 2011. *El mito de la desterritorialización: del fin de los territorios a la multiterritorialidad*, Rio de Janeiro, Siglo XXI.
- Hernández, Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. 2014. *Metodología de la investigación*, México, McGraw Hill/Interamericana.
- Higueras, Ester. 2009. *El reto de la ciudad habitable y sostenible*, Pamplona, DAPP.
- Kaufmann, Vincent. 2002. *Re Thinking Mobility*, Aldershot, Ashgate.
- Leslie, Eva, Neil Coffee, Lawrence Frank, Neville Owen, Adrian Bauman y Hugo Graeme. 2007. “Walkability of Local Communities: Using Geographic Information Systems to Objectively Asses Relevant Environmental Attributtes”, *Health and Place*, núm. 13, pp. 111-122. En línea Sciencedirect <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1353829205000845?via%3Dihub>>. [Fecha de consulta: 6 de julio de 2017.]
- López-Sáez, Mercedes, David Lois y José Morales. 2016. “Influencia en la elección de modo de transporte de la información sobre variabilidad en el tiempo del viaje, beneficios personales y daño ambiental del coche vs. transporte público”, *Anales de Psicología*, vol. 32, núm. 2, pp. 555-564. En línea Redalyc <<http://www.redalyc.org/pdf/167/16745250027.pdf>>. [Fecha de consulta: 18 de mayo de 2017.]

- Margalef, Ramón. 1993. *Teoría de los sistemas ecológicos*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona.
- Miranda, Sergio. 2014. "La vivienda popular del Milagro mexicano en la ciudad de México (1940-1970) notas para su historia", en Héctor Quiroz, *Aproximaciones a la historia del urbanismo popular, una mirada desde México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 111-125.
- ONU-Hábitat. 2015. *Reporte nacional sobre movilidad urbana en México*, México.
- Rodríguez, Ireri. 2013. *Percepción del usuario del transporte público con respecto a la calidad y al nivel de servicio ofertado, en las zonas metropolitanas de Aix-en Provence, Francia y Monterrey*, México, tesis de maestría en asuntos urbanos, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Rueda, Salvador. 2003. "Modelos de ordenación del territorio más sostenibles", en Boletín CF+S IAU+S: *la Sostenibilidad en el Proyecto Arquitectónico y Urbanístico*, 32/33, pp. 119-134. En línea Red UPM <<http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2340/2422>>. [Fecha de consulta: 26 de julio de 2017.]
- Sandoval, Carlos. 1997. *Sueños y sudores en la vida cotidiana de trabajadores y trabajadoras de la maquila y la construcción*, San José, Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol). 2012. *La expansión de las ciudades 1980-2010*, México.
- Silva, Ludovico. 1978. *Teoría y práctica de la ideología*, México, Nuestro Tiempo.
- Steg, Linda. 2005. "Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use", *Transportation Research*, A 39, pp.147-162. En línea Researchgate <<https://www.researchgate.net/publication/23526591>>. [Fecha de consulta: 22 de mayo de 2017.]
- Teaford, Jon. 2006. *The Metropolitan Revolution: The Rise of Post-Urban America (The Columbia History of Urban Life)*, Nueva York, Columbia University Press.
- Toledo, Víctor. 2013. "El metabolismo social: una nueva teoría socioecológica", en *Relaciones*, núm. 136, pp. 41-71. En línea Colmich <<http://www.colmich.edu.mx/relaciones25/files/revistas/136/pdf/VictorToledo.pdf>>. [Fecha de consulta: 10 de enero de 2016.]
- Valdés, Estela. 2007. "Fragmentación y segregación urbana", *Al filo, Revista digital de la Facultad de Filosofía y Humanidades*, vol. XVIII,. En línea <<http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/antiores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>>. [Fecha de consulta: 5 de julio de 2017.]

Ciudad Juárez como polo de atracción de población: causas y consecuencias

Marina Erendida Contreras Saldaña

contreras.saldana.marina@gmail.com

Becaria del Posgrado en Urbanismo por el Conacyt

Maestra en Urbanismo (UNAM)

Licenciada en Sociología (UACJ)

Tutora: Dra. Alicia Zicardi Contigiani

Cotutores: Dr. Manuel Suárez Lastra

Dr. Guillermo Boils Morales

Resumen

Este artículo tiene como objetivo principal hacer un recuento histórico sobre la llegada masiva de población, desde la segunda mitad del siglo XX, a Ciudad Juárez; asimismo, discutir el papel que ha tenido el desarrollo de la industria manufacturera como factor de atracción, para posteriormente abordar sus consecuencias en la ciudad, tales como la expansión urbana desregulada, la segregación socioespacial y los cambios en su función económica.

Además, uno de los principales resultados que es fundamental entender es el fenómeno de atracción de población de la frontera juareense para luego poder analizar el actual proceso de expulsión. Bajo esta premisa, se plantea que las ciudades pueden ser atractoras en un momento determinado y expulsoras en un periodo distinto.

Palabras clave: frontera norte de México, desarrollo industrial, migración, expansión urbana, expulsión de población.

Abstract

The main objective of this paper is to give a historical account of the massive arrival of the population in Juarez City since the second half of the 20th century, as well as to discuss the role of the development of the manufacturing industry as a factor of attraction to later address its consequences in the city, such as deregulated urban expansion, socio-spatial segregation and changes in its economic function.

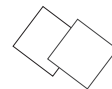
In addition, one of the main results is that the phenomenon of population attraction in a border as Juarez is fundamental to understand in order to analyze the current process of expulsion. Under this premise it is argued that cities can be attractive at a given time and repel in a different period.

Keywords: *north border of Mexico, industrial development, migration, urban expansion, expulsion of population.*

Introducción

El fenómeno de atracción de población ha sido abordado por estudios migratorios, demográficos, históricos y económicos; el más desarrollado ha sido el enfoque migratorio pues ha abarcado las grandes migraciones del campo a la ciudad (Unikel, 1978), la migración laboral (Sassen, 2015) y las desigualdades entre los lugares de origen y los de destino, entre otros. Asimismo, cabe señalar que se ha vinculado al lugar de llegada con el lugar de origen, principalmente por los vínculos sociales y legislativos en materia migratoria previamente establecidos. A partir de este antecedente es que se plantea que los factores de llegada —atracción— se vinculan con los de expulsión —salida—; esto es muy similar a los resultados encontrados por Luis Unikel, entre 1966 y 1974, en su estudio *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*, en el cual argumenta que “existen en el campo fuerzas socioeconómicas que empujan a la población a migrar a las áreas urbanas en las que existen factores que atraen a los migrantes” (Unikel, 1978: 214).

Unikel (1978) reconoce la existencia de ciudades de atracción, equilibrio y rechazo de acuerdo con su saldo neto migratorio. Su análisis se sitúa en el contexto de creciente urbanización nacional, donde las principales corrientes migratorias se dirigen del campo a la ciudad. Es así que Unikel argumenta que estas migraciones del campo a la ciudad, dadas entre 1950 y 1970, ocurrieron a pesar de que las oportunidades de desarrollo fueran realmente bajas o incluso



nulas; es decir, que en algunos casos la fuerza de rechazo de los lugares rurales de origen fue más elevada que la fuerza de atracción del lugar de destino (Germani, en Unikel, 1978: 214).

Bajo esta premisa es que se plantea que las ciudades pueden ser atractoras, estar en equilibrio o expulsar población. Cabe señalar que, a pesar de que se encuentran dentro de una u otra categoría según el tiempo en que se hallen, no son estáticas; es decir, que en un determinado momento pueden ser un polo de atracción y en otro uno de expulsión. El caso juarense es un claro ejemplo: la ciudad inicialmente fue un polo de atracción de población para transformarse posteriormente en uno de expulsión.

Así, el presente artículo se desarrolla como una sección de mi tesis doctoral, en la que se pretende explicar cuáles han sido los factores que han determinado la expulsión de población de Ciudad Juárez, y en la cual se parte de la premisa de que el fenómeno de atracción de población de esta ciudad, suscitado durante la segunda mitad del siglo XX, es fundamental para entender el proceso de expulsión, presente de 2007 a la fecha. Esto se debió a que, en dicho periodo, la ciudad transformó su “función”, de ser predominantemente de servicios y comercio —ambas por su localización fronteriza—, a ser principalmente industrial, desarrollando una dependencia económica que la volvería vulnerable ante las crisis económicas. En dicho proceso de transformación se demandó mano de obra y se detonó la expansión de la urbe para albergar a los recién llegados, cambiando así su dinámica urbana.

El desarrollo industrial

Atracción laboral

Desde el inicio de la segunda mitad del siglo XX, Unikel (1978: 213-229) señalaba que la migración mexicana del campo a la ciudad se produjo por la expulsión de trabajadores de las áreas rurales como resultado del deterioro en el sector agropecuario, señalando que existían en el campo fuerzas socioeconómicas que empujaban a la población a migrar a las áreas urbanas en las que existían factores que la atraían. Destacaba, además, que hubo quienes migraron por no tener tener la posibilidad de mejorar su situación a corto o mediano plazo.

A nivel nacional, el fenómeno de industrialización de las décadas de 1950 y 1960 se dio en un mercado interno muy protegido, porque el modelo de desarrollo seguía siendo “hacia adentro” desde finales de la Segunda Guerra Mundial; a pesar de que hubo gran apoyo al desarrollo industrial, este fue

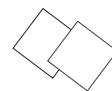
controlado. Desde este periodo, el desarrollo industrial llevó a una rápida urbanización; sin embargo, inicialmente el sector industrial no fue suficiente para absorber la fuerza de trabajo urbana por lo que el sector de servicios se fortaleció como el principal oferente de empleo (Lustig, 1994: 41-42).

Durante los primeros años de la instauración de la industria maquiladora, esta se concentró en los municipios de la frontera norte de México, todavía en el 2000 los siete municipios con mayor número de trabajadores en el sector se localizaban en ciudades fronterizas —Ciudad Juárez, Tijuana, Reynosa, Nogales, Matamoros, Mexicali y Chihuahua—, donde solo el último municipio no era frontera (Morales y García, 2005: 94-96). Algunos autores respaldan que la importancia que adquirió la maquila en la zona se debe a las ventajas de localización que ofrece la frontera norte. debido a los menores costos de transporte de materias primas, productos terminados y asesores técnicos o especialistas, así como la disposición de mano de obra barata, la formación de *clusters* industriales que facilitan la capacidad de incorporarse regionalmente a la cadena global (Taylor, 2003: 1052; Taxis *et al.*, 2009: 31-35; Barajas, 2009).

A pesar del desarrollo del Programa Nacional Fronterizo (Pronaf),¹ en años anteriores, el principal antecedente del impulso industrial fue el Programa de Industrialización Fronteriza (PIF), que inició el 20 de mayo de 1965 como resultado de la cancelación del Programa Bracero,² a finales de 1964, y que tuvo como consecuencia que entre 40% y 50% de la población de Ciudad Juárez, Tijuana y Mexicali estuviera desempleada; es por ello que también fue

¹ El Pronaf se creó en 1961 con la intención de integrar a las ciudades fronterizas a la vida económica del país y estimular la industrialización en la zona (Unikel, 1978: 312), al mismo tiempo buscaba mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y sobre todo incidir en la imagen que reflejaba la frontera norte de México como puerta al país y límite de Latinoamérica (Martínez, Wilebaldo, n.d.). Como resultado, Ciudad Juárez fue la frontera que mayor porcentaje de inversión recibió, llegando a alcanzar 31.66% de la inversión total en el programa, a esta urbe le siguieron Nogales, Sonora (16.61%), Ensenada, B.C. (16.06%), Matamoros, Tamaulipas (12.11%), Tijuana, B.C. (10.25%), Piedras Negras, Coahuila (6.92%) y Mexicali, B.C. (6.39%); siendo el principal rubro de inversión la construcción y urbanización (68.60%), secundado por la inversión en terrenos (20.15%) y los gastos administrativos con 11.24% del presupuesto (Barragán, en Martínez, n.d.).

² Otra posible consecuencia que se esperaba de la finalización del programa era una masiva deportación como había ocurrido tras la crisis económica de 1929. Debido a que se estima que durante la fase del Programa Braceros (1942-1964) se contrataron 5 millones de personas, siendo acompañado de un flujo de migración indocumentada de magnitudes similares (Duran y Massey, 2003: 58) resultaba imperante incentivar la economía de la frontera norte del país pues serían las primeras en recibir a los deportados.



conocido como Programa de Aprovechamiento de la Mano de Obra Sobrante a lo Largo de la Frontera con Estados Unidos (Taylor, 2003: 1050-1051; Morales y García 2005: 88). La Secretaría de Industria y Comercio de México estableció, como parte de los lineamientos de operación, que las materias primas y los componentes originales podrían importarse a México libres de impuestos para ser ensamblados en la frontera y luego reexportarse como productos terminados, este privilegio se extendió a los bienes de capital utilizados en el proceso, pero se delimitó a una franja de 20 kilómetros a lo largo de la frontera norte del país, la cual era administrada por el Pronaf, consecuentemente se le denominó oficialmente “industria en zona franca” (Taylor, 2003: 1051-1052).

Con estos privilegios, la industria manufacturera se instauró con facilidad en la frontera del norte, se demandó mano de obra y, por consiguiente, se logró estimular la atracción de población desde localidades pequeñas carentes de empleo y/o aquellas sumidas en la precariedad rural mexicana.

En 1967 ya operaban 57 maquiladoras con 4 257 empleados en Matamoros, Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Mexicali y Tijuana, a finales de la década se ascendía a 147 maquilas con 17 000 empleados, para 1971 el número de plantas alcanzó las 200 con alrededor de 30 000 empleados que en su mayoría eran mujeres (Taylor, 2003: 1053-1054); sin embargo, debido a la recesión económica de 1973-1974 llegó la primer crisis para la industria manufacturera, que se extendió hasta 1977. La segunda crisis se presentó muy pronto, a inicios de 1980, y se extendió hasta 1982, por ello, desde 1980 se tiene registro de los impactos de la dependencia económica en la frontera, tales como la liquidación de empresas completas, despidos masivos e incluso la redacción de convenios que reducen la jornada semanal de seis a tres días, todo causado por la recesión de Estados Unidos (*El fronterizo*, en BIVIRa). Aunado a ello, durante la crisis de la década de los ochenta hubo un deterioro salarial, logrando que los empleados formales se desempoderaran presentando mayor resistencia a la explotación (Pérez, 2016: 162-164).

Es hasta 1983 cuando la industria juarense se recupera de las crisis y logra consolidarse. A inicios de la década de 1980 funcionaban 620 establecimientos industriales que empleaban a 120 000 personas en la frontera norte, siendo la actividad que más empleos generó de 1980 a 2000, alcanzando 1 291 232 trabajadores en el sector en 3 590 establecimientos en 2000 (Morales y García, 2005: 88-89).

Ya para 1990, Ciudad Juárez contaba con más de 315 maquiladoras y ocupaba cerca de 140 000 empleados, llegando a representar 16.37% de la industria manufacturera a nivel nacional y empleando a 30.10% de los trabajadores del sector en todo el país (*Diario de Juárez*, en BIVIRb).

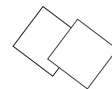
Declive industrial

Es con las dos últimas décadas del siglo XX que llega la crisis del modelo de sustitución de importaciones, siendo la manufactura una de las actividades más afectadas, este fenómeno fue acompañado por la crisis de la deuda externa y las políticas de ajuste estructural, logrando que la tendencia cambiara, pasando de una producción y mercado interno a un mercado de libre comercio de ámbito internacional, esto se dio a partir de la firma del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) en 1986, y se consolidó con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1992 (Morales, 2005), logrando así que la industria se expandiera al interior del país.

A inicios del siglo XXI la industria maquiladora se desplomó, tan solo de octubre de 2000 a diciembre de 2003 se perdieron 292 420 empleos en el sector, los cuales representan 21.70% de los trabajadores de dicho periodo, siendo las entidades de la frontera norte las que más pérdidas sufrieron (Morales, 2005: 110). En México, el mayor detrimento de empleos formales a consecuencia de la crisis económica de 2008 correspondió a la industria manufacturera (Cordera, 2010: 18). Según Maycotte (2015: 659), en 2007 había en el municipio 12 029 desempleados, cifra que creció hasta alcanzar 67 605 en 2008 y 91 650 en 2009, es decir, aumentó más de 700% en dos años. Del mismo modo, cabe mencionar que los empleos perdidos en Ciudad Juárez entre 2000 y 2009 representaron 91% del total en Chihuahua durante el mismo periodo (Maycotte, 2015: 658), consecuentemente, las condiciones laborales se tornaron cada vez más flexibles e inestables en la ciudad, vulnerando los ingresos y la capacidad de pago de las viviendas de los trabajadores.

El desempleo aumentó desde 2000 hasta 2012 y se favorecieron las actividades de autoempleo, en el primer sexenio la pobreza urbana disminuyó pero en el segundo aumentó (Ziccardi, 2016: 26). Para 2012, Inegi señaló que en el país existían 5 049 establecimientos industriales, 482 en Chihuahua, de los cuales 326 se ubicaban en Ciudad Juárez, representaban 6.5% del total nacional, en 2014 esta cifra ascendió a 459 empresas distribuidas en 23 parques industriales y 15 zonas industriales a lo largo del municipio fronterizo (IMIP, 2014).

Con la llegada de Enrique Peña Nieto a la presidencia, en 2012, se aprobó la reforma laboral que facilitaba la flexibilización laboral en aras de aumentar el empleo (Ziccardi, 2016: 26), a partir de entonces se agudizó la presencia de la subcontratación en la industria manufacturera y, a la par, los niveles de



pobreza urbana se han acrecentado, entre otras cosas por los bajos salarios y las largas jornadas laborales.

Ya para 2014 el Censo Económico del Inegi indicaba que 59.62% de la Población Económicamente Activa Ocupada (PEAO) en la frontera juarense laboraba en la industria manufacturera (223 376 trabajadores), ubicándose muy por encima del promedio estatal (46.64%) y nacional (23.51%), ello alude a la preponderancia de la función industrial en la ciudad.

Dinámica demográfica y expansión urbana

Auge migratorio en Ciudad Juárez

En la década de 1960 México experimentó un crecimiento importante en el patrón de migración interna hacia su región norte, inicialmente por el interés de llegar a Estados Unidos y posteriormente por el auge de la industria en la frontera (Barajas, 2009: 49). Rodolfo Rubio (2015: 140-141) reconoce que es a partir de la década de 1980 que el crecimiento poblacional de Ciudad Juárez volvió a ser alto; sin embargo, en esta ocasión se diferenció del auge de la primer mitad del siglo XX por ser un flujo migratorio proveniente del interior del país con destino directo a la ciudad, quedando en segundo plano la migración internacional. En este periodo los flujos migratorios nacionales cambiaron su tendencia rural-urbano a urbano-urbano (Ziccardi, 2016: 25).

A partir de esta década hubo una gran demanda de trabajadores por parte de las maquiladoras, llegando a desbordar “la disponibilidad de mano de obra local, de tal manera que gran parte del déficit se compensó a través de la inmigración de personas” (Rubio, 2015: 141), un mecanismo utilizado fue la oferta de plazas laborales en otras entidades, como Veracruz, de tal modo que:

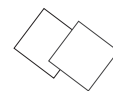
Los veracruzanos aprovecharon las oportunidades de trabajo que se ofertaban en la frontera, justo en momentos en que atravesaban por contextos de crisis económicas y desempleo debido a la pobreza que se vive en el medio rural, la reestructuración de los procesos de desarrollo industrial y de la petroquímica, y por las contracciones en los mercados de trabajo en las empresas que integran los corredores industriales del norte: Poza Rica-Tuxpan, centro: Córdoba-Orizaba, y del sur: Coatzacoalcos-Minatitlán (Mestries y Pérez, 2014: 160-161).

Dicha población fue persuadida para migrar por medio de mecanismos poco comunes, tales como publicidad de ofertas laborales distribuida en sus comunidades de origen —rurales o urbanas— en las que se ofrecía traslado sin costo hasta la ciudad de destino, un lugar donde hospedarse temporalmente y su contratación en alguna de las empresas maquiladoras ubicadas en diversas ciudades de la frontera norte (Mestries y Pérez, 2014). Resulta importante mencionar que el crecimiento industrial de Chihuahua y Baja California se dio gracias a las redes de subcontratación (Textit *et al.*, 2009: 32; Barajas, 2009: 51).

Algunas veces se ha caracterizado a la migración mexicana hacia Estados Unidos como de origen popular, principalmente campesina y proletaria (Duran y Massey, 2003: 49), este perfil también coincide con gran parte de la población migrante en la frontera juarense. Según la Encuesta sobre la Migración en la Frontera Norte de México (EMIF- Norte) el grupo etario que más inmigra en la frontera norte es el de 15 a 39 años, en 1995 nueve de cada diez inmigrantes correspondían a Población Económicamente Activa (PEA), para 2010 la tendencia disminuyó hasta siete de cada diez; además, gran parte de ellos no cuenta con educación básica,³ 82% de los migrantes en 1995 tenían como nivel máximo la secundaria concluida, en 2010 este porcentaje alcanzó 73%; asimismo, en 1995, 35.5% de los migrantes provenían del sector agropecuario, 18.31% de la construcción, 14.16% del sector manufacturero, 12.88% del de servicios y 0.76% de otras actividades no especificadas, para 2010 las actividades en las que laboraban los migrantes antes de llegar a la frontera norte fueron principalmente los servicios con 30.22%, seguido del sector agropecuario (26.51%), la construcción (22.68%), el comercio (12.22%), el sector manufacturero (7.92%) y otras actividades no especificadas (0.49%) (Cruz y Silva, 2014: 46-49).

Resalta entonces que la dinámica demográfica de Ciudad Juárez, y otras ciudades de la frontera norte del país, ha sido particular por tener grandes incrementos poblacionales en periodos relativamente cortos. En la tabla 1 se ejemplifica cómo, de 1940 a 1950, la población se duplicó en menos de 10 años, colocando la tasa de crecimiento muy por encima de la estatal y la nacional; se resalta que en casi todos los periodos Ciudad Juárez se encuentra por arriba del promedio, excepto en la década de los ochenta, por la primera

³ Según la EMIF-Norte, en 2010, 4.71% de los migrantes provenientes del interior del país con destino a la frontera norte no tenían escolaridad alguna; en 1995 este porcentaje alcanzó 5.52%; al mismo tiempo 45.15% de este grupo tenían primaria en 1995 y 32.32% tenían el mismo nivel en 2010; y 31.77% tenía nivel secundaria en 1995, mientras que en 2010 este porcentaje ascendió a 35.18% (Cruz y Silva, 2014).



crisis industrial, y la de 2010, cuando seguían presentes los efectos de la crisis económica de 2008 y la crisis de inseguridad.

Año censal	Juárez		Chihuahua		México	
	Población	Tasa de crecimiento promedio anual	Población	Tasa de crecimiento promedio anual	Población	Tasa de crecimiento promedio anual
1930	43,138		491,792		16,552,722	
1940	55,024		623,944		19,653,552	
1950	131,303	9.09	846,414	3.10	25,779,254	2.75
1960	276,995	7.72	1,226,793	3.77	34,923,129	3.07
1970	424,135	4.52	1,612,525	2.87	48,225,238	3.4
1980	567,265	2.85	2,005,477	2.13	66,846,833	3.2
1990	797,679	3.56	2,441,873	2.03	81,249,645	2.02
2000	1,217,818	4.34	3,047,867	2.26	97,361,711	1.84
2005	1,313,338	1.33	3,241,444	1.20	103,263,378	1.04
2010	1,332,131	0.34	3,406,465	0.80	112,336,538	1
2015	1,391,180		3,556,574		119,530,753	

Fuente: Elaboración propia con datos de Rubio (2014:80-82); Rubio (2015:140-141); e Inegi, 2015.

A nivel demográfico, el mayor crecimiento poblacional de Ciudad Juárez se dio de 1990 a 2000 (Inegi, 1990; Inegi, 2000), pasando de 798 499 a 1 218 817 habitantes, es decir, que en un periodo de 10 años su población aumentó en poco más de 420 000 personas. Por su parte, el Censo de Población y Vivienda 2010 (Inegi, 2010) refleja que 30% de la población del municipio juarense nació en otra entidad federativa, destacando Durango, Coahuila y Veracruz, apareciendo también Zacatecas, Oaxaca y Chiapas. Mientras que Álvarez (2017) resalta, como uno de sus principales resultados, que 76% de los inmigrantes llegan a esta frontera por motivos laborales; además, un factor importante para él es que, para 2016, sólo 42.22% de la población era oriunda de dicha urbe, 11.36% había nacido en Durango, 9.14% en otro municipio del estado de Chihuahua, 8.89% en Veracruz, 8.64% en Coahuila, 3.70% en Oaxaca, 1% en Chiapas, 1% en Guerrero, entre otros, resaltando que los habitantes en Ciudad Juárez son predominantemente migrantes.

La población migrante se caracterizó por ser de estrato socioeconómico bajo por lo que se suscitó un crecimiento en casas de interés social; con esto, la llegada de inmigrantes se convirtió en una necesidad para el establecimiento y la permanencia de la industria maquiladora, la cual incentivó al mismo tiempo la expansión de la ciudad para poder albergar a los recién llegados.

Así, la política de vivienda se promovió a la par que la política económica, y si bien desde 1972 se crearon grandes proyectos de vivienda en la frontera juarense, con ayuda del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit), como parte del plan de acción en torno a la llegada de la industria (IMIP, 2010), no es sino hasta inicios del siglo XXI que se refleja el impacto de la vivienda de interés social en el municipio, esto debido a que entre 2001 y 2010 se construyeron 175 145 casas (Maycotte, 2015: 661), logrando que, para 2017, 54.5% de las colonias fueran conformadas por fraccionamientos de viviendas para los trabajadores (IMIP, 2017).

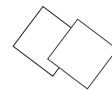
Conforme se expandió la mancha urbana también se dispersó la ciudad,⁴ esto debido a que se impulsaron proyectos de crecimiento urbano aislados; aunque daban respuesta a una política de crecimiento específica fueron contruidos de manera periférica e incomunicada con la ciudad consolidada. Entre 2000 y 2010 la zona metropolitana de Juárez es la que mayor pérdida de densidad ha registrado a nivel nacional (Ziccardi, 2016: 91).

La Dirección General de Desarrollo Urbano del Municipio de Juárez señala que para 2007 se habían incorporado 15 535 hectáreas más a la mancha urbana desde el suroriente de la ciudad, pasando de 106 800 hectáreas (ha) en 1995 a 122 335 ha en 2007. La expansión territorial fomentó la producción de viviendas a nivel masivo, razón por la cual esta frontera es uno de los principales polos de atracción para la asignación de créditos de vivienda otorgados por el Infonavit (Maycotte y Fierro, 2009).

Lo anterior influyó en una variación en el promedio de personas por vivienda, se pasó de 4.5 personas por residencia en 1990 a 3.7 en 2010; al mismo tiempo, se presentó una disminución en la densidad de población de la localidad, pues pasó de 10 000 a 3 500 habitantes por km² en el periodo de 1980 a 2013.

Los residentes de los nuevos conjuntos habitacionales quedaron en una situación excluyente, lejos de las ventajas que la ciudad consolidada ofrece, tales como equipamientos, servicios, infraestructura y empleo. Una vez que se segregó a la población, se originó un mayor costo social y económico, empo-

⁴ En 1980, Ciudad Juárez contaba con 544 496 habitantes y una superficie de 10 795 has, para 2000 la urbe alcanzó 1 200 000 habitantes y una superficie de 20 553 has, esta cifra continúa incrementándose, alcanzó 30 605 has en 2010 (Maycotte, 2015).



breciendo a los residentes de las periferias. Es así que, durante dicho proceso de atracción, la administración pública local se vio rebasada por el aumento poblacional y no logró consolidar la mancha urbana, tampoco se pudieron proporcionar garantías laborales, habitacionales y de seguridad a la población atraída por el sector industrial.

Expulsión de población

En la actualidad, Ciudad Juárez ha pasado de ser un polo de atracción de población a uno de expulsión. Desde 2007 convergieron varios problemas para ello: la crisis de seguridad⁵ como consecuencia de la guerra contra el narco, la crisis económica y los efectos socioeconómicos producto de la localización periférica de la vivienda de interés social; dichos factores han condicionado a una gran parte de la población a salir del municipio, esto a pesar de que dentro de la localidad cuentan con un patrimonio que es sinónimo de arraigo.⁶

A pesar de la fuerte atracción económica ocurrida en las décadas anteriores, no hubo un proyecto de planeación de la ciudad que garantizara la calidad de vida de los nuevos habitantes. Tampoco se generaron políticas sociales o urbanas que aseguraran la estabilidad de la población. En cambio, tuvo lugar un crecimiento desmedido de la mancha urbana que llevó a ocupar las periferias con la población inmigrante que —gracias a las prestaciones sociales que ofreció la industria manufacturera— podía adquirir un crédito de vivienda de interés social en organismos como el Infonavit.

Finalmente, las viviendas deshabitadas se han convertido en la consecuencia más evidente de la expulsión de población. Es una realidad que poco más de cinco millones de viviendas en México no se encuentran habitadas —5.5

⁵ Por otra parte, María del Socorro Velázquez (2012: 16-17) indica que, a raíz del incremento de la delincuencia, entre 2007 y 2009 salieron de la ciudad 230 000 personas, de los cuales la mayoría se fue a Estados Unidos (54%), mientras que el resto ha regresado a sus lugares de origen —otra entidad federativa (14.25%), Durango (7.5%), Coahuila (7.5%), otro municipio de Chihuahua (6.5%), Veracruz (5.5), otro país (0.75%) y no especificado (4%)—. Respecto a Ciudad Juárez —y otras ciudades del norte de México— el Infonavit (2015: 87) reconoce que la inseguridad fue una de las causas reportadas entre las más relevantes para el abandono de la vivienda y que, en específico, su vinculación a la violencia proveniente del crimen organizado.

⁶ Debido a la ausencia del fenómeno de segundas residencias.

millones de viviendas según Inegi— (Aragón, 2015). Diversos autores (Ziccardi, 2015; Infonavit, 2015; Maycotte, 2015; Peña, 2015) aluden a la localización, entre otros aspectos, como factor del abandono,⁷ la deshabitación o la falta de interés en adquirir las viviendas.⁸

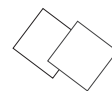
Según el Infonavit (2012), Ciudad Juárez es el municipio que, hasta 2012, cuenta con más viviendas abandonadas a nivel nacional. Las cifras oficiales de abandono arrojan que en ese año la ciudad presentaba 9 098 (6.3%) residencias en cartera vencida promovidas por esta institución, de las 144 323 registradas a nivel nacional. A principios de 2014, el Infonavit reconoció 140 000 abandonadas, esto a pesar de que, entre 2012 y 2013, el instituto trató de colocar



Figura 1. Vivienda deshabitada en Ciudad Juárez. Fuente: Autoría propia, noviembre, 2016. Fraccionamiento Paraje del Sur, Ciudad Juárez, Chihuahua.

⁷ Para el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit), las viviendas abandonadas son aquellas que se encuentra en cartera vencida, mientras que, para el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), deshabitada es la vivienda particular que está totalmente construida y disponible para ser habitada y que, al momento del levantamiento censal, no tiene residentes habituales, no es de uso temporal y no es utilizada como local con actividad económica.

⁸ Otro factor importante para la deshabitación es el aumento de la inseguridad. Si bien es un eje de análisis importante, incluso para una tesis doctoral, por su complejidad no es motivo de análisis en el presente artículo.



39 000 de estas unidades, pero solo se logró vender una quinta parte (Infonavit, 2015:14). El fenómeno es de tal magnitud en esta frontera que en 2010 ya había 123 455 casas sin residentes —deshabitadas—, muchas de ellas vandalizadas (véase figura 1). Según datos de Inegi (2010), en dicha frontera solo 74.54% del total de viviendas (484 825) se encuentran habitadas, es decir, que el restante 25.46%, equivalente a 123 455 viviendas, no tiene residentes.

Bajo esta realidad es que las familias que se ubican en la periferia juarense se ven empobrecidas, al no contar con un empleo estable ni un ingreso seguro, aunado a la fractura de los lazos sociales como consecuencia de su localización y los impactos de la inseguridad, llegando a condicionar a un gran sector de la población a desocupar su vivienda, saliendo de la ciudad en muchos de los casos, relocalizándose en otros o quedando segregados, aislados de la ciudad consolidada.

Reflexiones finales

El presente artículo ha analizado la pertinencia de abordar primero el fenómeno de atracción del caso de estudio para poder entender el actual proceso de expulsión. También se resaltó la importancia que adquirió la industria en la zona, ya que transformó la función de la ciudad, provocando una dependencia económica evidente. En consecuencia, tras la llegada de las crisis económicas mundiales del siglo XXI, se vulneró la estabilidad laboral, siendo este uno de los factores que propiciaría el inicio de la expulsión de la población en la región.

Además, debido a que el mayor crecimiento poblacional de la ciudad se dio de 1990 a 2000, llegando a sumar casi medio millón de habitantes, lo que representó un crecimiento de más de 50 por ciento de su población en un corto periodo, se puede argumentar que esta frontera sigue la lógica de una ciudad nueva, con otras dinámicas urbanas por la reciente migración y una notable necesidad de llevar a cabo reformas urbanas que atiendan las necesidades de la población cada vez más vulnerable por su condición de migrantes y su estrato socioeconómico.

Si bien el desarrollo del modelo de vivienda de interés social promovido por el Infonavit se afianzó en la ciudad como respuesta a la demanda de vivienda generada por los recién llegados, esta no garantizó la calidad de vida de sus residentes y tampoco se vinculó a políticas sociales y urbanas que una ciudad consolidada ofrece; al contrario, se promovió el crecimiento periférico carente de servicios e infraestructura, llevando a un mayor costo socioeconómico y empobreciendo a los beneficiarios de dicho organismo.

Finalmente, y como consecuencia de todo lo anterior, la vivienda deshabitada es el reflejo más evidente de la capacidad limitada del gobierno local para responder al fenómeno de atracción masivo. Las políticas federales que influyeron en el proceso tuvieron grandes impactos locales, pero el gobierno municipal vio rebasadas sus capacidades, ofreció cantidad pero no calidad de vivienda, tampoco pudo garantizar la estabilidad laboral y, considerando además los fenómenos de inseguridad y segregación urbana, los residentes se han visto obligados a dejar sus viviendas y han perdido su patrimonio. Así, las dinámicas demográficas y políticas económicas que se han generado en las últimas décadas han transformado a Ciudad Juárez, convirtiéndola de un polo de atracción en uno de expulsión.

Fuentes de información

Álvarez Chavira, Fernando. 2017. *Subsistemas urbanos emergentes en México: la relevancia de Ciudad Juárez en el Sistema Urbano Nacional (2010-2015)*, tesis México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Aragón, Olga. 2015. "Oligopolio acapara construcciones de casas", *La Jornada*, Baja California, 10 de agosto.

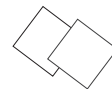
Barajas, María del Rosario. 2009. "Los cambios en el proceso de relocalización industrial de la industria maquiladora de exportación en el norte de México", en Barajas *et al.* (coords.), *Cuatro décadas del modelo maquilador en el norte de México*, México, El Colegio de la Frontera Norte / El Colegio de Sonora, pp. 47-80.

BIVIRa, Biblioteca Virtual de la UACJ. 2017. *Cronología 1971-1980*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. En línea <https://bivir.uacj.mx/bivir_pp/cronicas/1971-1980.htm#Cronolog%C3%ADa%201971-1980>; 30 de enero.

BIVIRb, Biblioteca Virtual de la UACJ. 2017. *Cronología 1981-1990*. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. En línea <https://bivir.uacj.mx/bivir_pp/cronicas/1981-1990.htm#Cronolog%C3%ADa%201981-1990>. [Fecha de consulta: 30 de enero de 2017.]

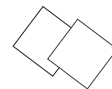
Cordera, Rolando. 2010. *México frente a la crisis. Hacia un nuevo curso de desarrollo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Cruz, Rodolfo y Yolanda Silva. 2014. "Dos décadas de cambios y continuidades de la migración en la frontera norte de México", en Alma Nava y Paula Leite (coords.), *20 años de la Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte de México*, México, Consejo Nacional de Población, pp. 37-55.



- Durand, Jorge y Douglas S. Massey. 2003. *Clandestinos. Migración México-Estados Unidos en los albores del siglo XXI*, México, Universidad Autónoma de Zacatecas / Miguel Ángel Porrúa (Colección América Latina y el Nuevo Orden Mundial).
- IMIP Instituto Municipal de Investigación y Planeación. 2014. *Catálogo-directorio georreferenciado de parques, zonas industriales e industrias en Ciudad Juárez*, IMIP / Conacyt / Gobierno del Estado de Chihuahua. En línea <<http://www.imip.org.mx/directorio/catalogo.pdf>>. [Fecha de consulta: 15 de mayo de 2016.]
- IMIP. 2010. *Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez 2010 (PDUCJ-2010)*, México.
- _____. 2017. *Polígono SHP Colonias de Ciudad Juárez*, IMIP, digital.
- Inegi. 2014. Censo Económico 2014, en línea <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/accesomicrodatos/ce2014/default.aspx>>. [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2017.]
- _____. 2015. Encuesta Intercensal 2015, en línea <<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>>. [Fecha de consulta: 8 de enero de 2017.]
- _____. 2010. *Tabulados de infraestructura y características del entorno urbano*, en línea <<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>>. [Fecha de consulta: 10 de octubre de 2016.]
- _____. 1990. *XI Censo General de Población y Vivienda 1990*. En línea <<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/1990/>>. [Fecha de consulta: 13 de noviembre de 2016.]
- _____. 2000. *XII Censo General de Población y Vivienda 2000*. En línea <<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2000/>>. [Fecha de consulta: 13 de noviembre de 2016.]
- Infonavit. 2015. *Atlas del abandono de vivienda*, Subdirección General de Sustentabilidad y Técnica, Gerencia de Desarrollo Urbano, México,
- _____. Inventario de vivienda abandonada, en línea <http://www.cmic.org.mx/comisiones/Sectoriales/vivienda/2012/Infonavit/muns_y_pres/comision_mixta/sesion_109/Vivienda%20Abandonada%20-%20CNMD%20150512%20AGUSTIN%20PAULIN.pdf>. [Fecha de consulta: 15 de febrero de 2016.]
- Lustig, Nora. 1994. *México hacia la reconstrucción de una economía*, México, El Colegio de México / Fondo de Cultura Económica.
- Martínez, Wilebaldo. n.d. *Programa Nacional Fronterizo*. El caso de Ciudad Juárez. BIVIR-Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. En línea <<https://>

- bivir.uacj.mx/bivir_pp/cronicas/pronaf.htm >. [Fecha de consulta: 24 de junio de 2017.]
- Maycotte, Elvira y Daniel Fierro. 2009. “Análisis comparativo de las condiciones de vida de residentes de fraccionamientos de reciente creación producidos por los sectores público y privado en Ciudad Juárez, Chihuahua”, *Ciencia en la Frontera: Revista de Ciencia y Tecnología de la UACJ*, año 7, núm. 5, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, pp. 5-19.
- Maycotte, Elvira. 2015. “La vivienda y ciudad del siglo XXI. Diez años de producción de vivienda en Ciudad Juárez, Chihuahua”, en Alicia Ziccardi y Arsenio González (coords.), *Habitabilidad y política de vivienda en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-PUEC, pp. 657-680.
- Mestries, Francis y Mario Pérez. 2014. “El estudio de los flujos migratorios emergentes hacia y desde el norte: el caso de Veracruz 1995-2012”, en Alma Nava y Paula Leite (coords.), *20 años de la Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte de México*, México, Consejo Nacional de Población, pp. 159-186.
- Morales, Josefina y Ana García. 2005. “Procesos territoriales y especialización productiva de maquila en México”, en Josefina Morales (coord.), México. *Tendencias recientes en la geografía industrial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 81-114.
- Morales, Josefina. 2005. “Transformaciones estructurales y territoriales”, en Josefina Morales (coord.), México. *Tendencias recientes en la geografía industrial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 17-71.
- Peña, Leticia. 2015. “Abandono de vivienda, violencia y deterioro urbano, panorama de las ciudades fronterizas con Estados Unidos. Ciudad Juárez, Chihuahua, México”, en Alejandro Sehtman y Elizabeth Zenteno (coords), *Continuidades, rupturas y emergencias. Las desigualdades urbanas en América Latina*, México, CIALC / PUEC / Universidad Nacional Autónoma de México, Posgrado en Estudios Latinoamericanos, pp. 175-188.
- Pérez, Juan Pablo. 2016. *Una historia de la desigualdad en América Latina. La barbarie de los mercados, desde el siglo XIX hasta hoy*, Buenos Aires, Argentina, Siglo Veintiuno.
- Rubio, Rodolfo. 2014. “Comportamiento reciente de los procesos migratorios hacia y a través de Ciudad Juárez, Chihuahua”, en G. Córdova, M. Romo y Rodolfo Rubio (coords.), *Migración, urbanización y medio ambiente en la región Paso del Norte, México*, El Colegio de la Frontera Norte, pp. 73-90.



- _____. 2015. “La metamorfosis de los flujos migratorios en Ciudad Juárez”, en Rodolfo Piñeiro y Cirila Quintero (coords.), *Ires y venires. Movimientos migratorios en la frontera norte de México*, México, El Colegio de la Frontera Norte, pp. 135-172.
- Sassen, Saskia. 2015. *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*, Argentina, Katz.
- Taylor, Lawrence. 2003. “Los orígenes de la industria maquiladora en México”, en *Comercio Exterior*, vol. 53, núm. 11, pp.1045-1056.
- Taxis, M, A. Mungaray y G. Grijalva. 2009. “Maquiladores y organización industrial en la frontera norte”, en Barajas *et al.* (coords.) *Cuatro décadas del modelo maquilador en el norte de México*, México, El Colegio de la Frontera Norte / El Colegio de Sonora, pp. 29-45.
- Unikel, Luis, Crescencio Ruíz y Gustavo Garza. 1978. *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*, 2ª ed., México, El Colegio de México.
- Velázquez, María del Socorro. 2012. “Desplazamientos forzados: migración e inseguridad en Ciudad Juárez, Chihuahua”, en *Estudios regionales, economía, población y desarrollo. Cuadernos de trabajo*, núm. 7, enero-febrero, México, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, pp. 3-21.
- Ziccardi, Alicia. 2015. “Cómo viven los mexicanos. Análisis regional de las condiciones de habitabilidad de la vivienda”, en *Los mexicanos vistos por sí mismos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- _____. 2016. “México. De Hábitat II a Hábitat III: evaluaciones de los compromisos asumidos”, en Michael Cohen, María Carrizosa y Margarita Gutman (eds.), *Hábitat en deuda. Veinte años de políticas urbanas en América Latina*, Buenos Aires, Café de las Ciudades, pp. 23-100.

Sostenibilidad urbana y sus sistemas de indicadores

Daniela Henao-Argumedo

danielahenaoa@hotmail.com

Becaria del Posgrado en Urbanismo por el Conacyt

Ingeniera química. Universidad de Cartagena, Colombia

Maestra en Ingeniería Ambiental, Universidad de Cartagena

Tutora: Dra. Patricia Güereca Hernández

Cotutores: Dra. Carla Alexandra Filipe Narciso

Dr. Luis Salinas Arreortua

Resumen

En este trabajo se hace una revisión exhaustiva del concepto de desarrollo sostenible y de los principales indicadores empleados para su medición hacia un modelo de sostenibilidad urbana. A pesar de la importancia creciente del tema de la sostenibilidad, y de la existencia de múltiples sistemas de indicadores que han tomado relevancia en los últimos años, su uso indiscriminado y construcción metodológica ha despertado suspicacias, desde ¿qué quiere decir este término? hasta todas las situaciones en las que puede ser empleado. Por lo cual, el objetivo de este documento es aportar a la construcción de un sistema acorde con los principios del desarrollo sostenible como visión integral, incorporando elementos ambientales, económicos y sociales. En este contexto, han surgido propuestas en todo el mundo de tipos de ciudades que están impulsando las decisiones de planificación urbana. Es por ello que se plantea la necesidad de analizar estas experiencias, de sistemas de indicadores urbanos desarrollados a partir de agendas internacionales, pero con la idea de plantear un sistema integrado de sostenibilidad para ciudades latinoamericanas, considerando sus condiciones particulares y a los actores sociales implicados en el territorio, con el fin de construir indicadores específicos para la región.

Palabras clave: Desarrollo sostenible, Latinoamérica, urbanismo.

Abstract

This work embodies a comprehensive revision of the conceptual approaches of sustainable development and of the main indicators of measurement towards an urban sustainability model. Despite the growing importance of the issue of sustainability and the existence of multiple systems of indicators that have become relevant in recent years, their indiscriminate use and methodological construction has aroused suspicions, from what it means to all situations in which can be employed. For this reason, contributing to the construction of a system in accordance with the principles of sustainable development as an integral vision, incorporating environmental, economic and social elements, is the objective of this document. In this context, proposals have emerged for types of cities that are driving urban planning decisions. Therefore, it is necessary to analyze these experiences, from urban indicator systems developed from international agendas, but with the idea of proposing an integrated system of sustainability for Latin American cities, considering their particular conditions and the social actors involved in the territory, in order to develop specific indicators for the region.

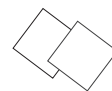
Keywords: *Sustainable development, Latin America, Urbanism*

Introducción

La urbanización es una tendencia dominante a nivel mundial. América Latina y el Caribe se ha ubicado como la segunda región más urbanizada del planeta,[1] ahí la alta concentración poblacional ha alterado en gran medida el entorno físico en pos de cubrir las necesidades de sus habitantes, dando lugar a desequilibrios puntuales muy graves en los ámbitos social, económico y ambiental.[2]

Al día de hoy —ante la diversidad de problemas urbanos, la deficiencia en la oferta de bienes y servicios públicos y sus consecuencias sobre el medio ambiente y la convivencia ciudadana—, el reto hacia el que caminan muchas ciudades es el de buscar nuevos procesos de planeación y gestión de la ciudad que permitan ser muy eficientes, innovadores y dinámicos con los recursos disponibles y así construir escenarios de sostenibilidad urbana. [3]

Si bien resulta altamente ambicioso la consecución de ciudades planeadas bajo estos criterios de sostenibilidad; actualmente este concepto se encuentra en el centro de una polémica, puesto que existen múltiples contradicciones y



desacuerdos al no haberse logrado un consenso en su interpretación o en lo que se entiende por sostenibilidad. Situación que ha propiciado las discusiones contemporáneas asociadas a definir cuáles deben ser los modelos de desarrollo urbano a seguir o las herramientas de planificación estratégica urbana más adecuadas para cada ciudad.

Más que un concepto novedoso, el desarrollo sostenible sigue siendo considerado un tema trascendental. De hecho, los sistemas de indicadores generados para medir la sostenibilidad de las ciudades son modelos de referencias aplicados ampliamente por los tomadores de decisiones para seleccionar alternativas, optimizar y gestionar programas y acciones concretas que tengan aceptación entre los ciudadanos, a partir de su participación en el desarrollo, ejecución y control de las políticas correspondientes.[4]

A partir de lo anterior, este trabajo busca, en primer lugar, describir de forma general los diferentes términos que sirven de marco conceptual a la idea de sostenibilidad, mencionando los conceptos de desarrollo sostenible, sostenibilidad urbana, sus dimensiones y principales características. Posteriormente, se presentan algunos tipos de ciudades en el mundo y propuestas internacionales relacionadas con sistemas de indicadores de sostenibilidad aplicados a ciudades.

Concepto de sostenibilidad

Hay muchas formas de definir la sostenibilidad. En 1987, un informe de la Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo, titulado *Nuestro futuro común* —también conocido como el *Informe Brundtland*—, presentó la definición clásica y más citada del desarrollo sostenible:[5]

El desarrollo sostenible se define como “el desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.

Muchas organizaciones han desarrollado definiciones más funcionales que están alineados con su enfoque y valores específicos, se basan en el concepto de los “tres pilares” de la sostenibilidad —ambiental, económica y social—.

Sostenibilidad y sostenible significan crear y mantener las condiciones bajo las cuales los seres humanos y la naturaleza puede existir en armonía productiva, que permitan el cumplimiento de los requisitos sociales, económicos y de otra índole de las generaciones presentes y futuras.[6]

Otra definición más simple es: “una sociedad sustentable es aquella que puede persistir a través de generaciones, que es capaz de mirar hacia el futuro con la suficiente flexibilidad y sabiduría como para no agotar su sistema físico y social de apoyo”. [3]

A pesar de que el debate y la discusión pública en torno a los términos desarrollo sostenible y sostenibilidad ha generado innumerables definiciones en la literatura, aquí se reconoce que se tratan de conceptos ligeramente distintos, pero que ambos se apoyan en tres pilares básicos: la sociedad, la economía y el medio ambiente, los cuales son los aspectos que más atención han recibido en los últimos años por la necesidad de ser incluidos en la agenda política y social a escala local, nacional o internacional. [7]

Dimensiones de la sostenibilidad

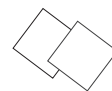
La sostenibilidad, como un modelo integral para el futuro, exige la integración de tres aspectos principales: la dimensión ambiental —equilibrio, protección y conservación del medio ambiente—, la dimensión económica —eficiencia, presencia en el mercado y competitividad territorial—, y la dimensión social —equidad, participación activa de las comunidades y cohesión social—. [8]

La sostenibilidad ambiental es el equilibrio que se genera por medio de la relación armónica entre la sociedad y el ambiente que la rodea y del cual es parte. Esto implica lograr resultados de desarrollo sin amenazar las fuentes de nuestros recursos naturales y sin comprometer los de las futuras generaciones. [9]

Por su parte, la sostenibilidad económica se centra en mantener el proceso de desarrollo económico por vías óptimas, hacia la maximización del bienestar humano, teniendo en cuenta las restricciones impuestas por la disponibilidad del capital natural, [10] de tal modo que el ser humano adapte cada una de sus actividades y necesidades a la condición de su ambiente.

Mientras que la sostenibilidad social consiste en reconocer el derecho a un acceso equitativo a los bienes comunes para todos los seres humanos, en términos de la población actual —equidad intrageneracional— como con las generaciones futuras —equidad intergeneracional—. [11] Las comunidades socialmente sostenibles son equitativas, diversas, conectadas, democráticas y proveen una buena calidad de vida.

Si se entiende que el desarrollo sostenible es el concepto integrador entre la sostenibilidad económica, medioambiental y social, [12] es necesario como



siguiente punto de estudio definir un modelo de sostenibilidad aplicado a ciudades, es decir, la sostenibilidad urbana.

Sostenibilidad urbana

Varias organizaciones internacionales —por ejemplo, la Organización de las Naciones Unidas (ONU)-Hábitat, el Banco Mundial, la OCDE y la Comisión Europea— han realizado grandes esfuerzos en promover la urbanización sostenible entre las diferentes disciplinas. En consecuencia, han surgido muchos de los conceptos y definiciones de sostenibilidad urbana actuales.

El concepto de sostenibilidad urbana se caracteriza a menudo por cuestiones tales como el uso adecuado de los recursos para garantizar la equidad generacional, la protección del medio ambiente natural, un uso mínimo de los recursos no renovables, la vitalidad y la diversidad económica, la autosuficiencia de la comunidad, el bienestar individual y la satisfacción de las necesidades humanas básicas.[13]

Otro concepto define a la sostenibilidad urbana como la relación equilibrada entre los agentes sociales, económicos y ambientales de la sociedad, para lograr el desarrollo urbano sostenible.[14]

Mientras que para la ONU-Habitat [15] la urbanización sostenible es un proceso dinámico que combina la sostenibilidad institucional, ambiental, social, económica y política. Trata las zonas urbanas y rurales en conjunto, abarcando toda la gama de los asentamientos humanos del campo al pueblo, del pueblo a la ciudad, de la ciudad a la metrópolis, con enlaces a nivel nacional y mundial.

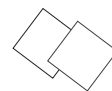
De acuerdo con la Comisión Europea,[16] la sostenibilidad urbana se define como el desafío de “resolver los problemas experimentados dentro de las ciudades y los problemas causados por las ciudades”, reconociendo que estas ciudades proporcionan por sí mismas muchas soluciones posibles.

Tipos de ciudades

Durante las últimas décadas, diferentes autores, distintas disciplinas, diversas corrientes de pensamiento, han estructurado una visión particular de lo que debe constituir una ciudad. De este debate han surgido numerosos términos que acompañan a la palabra ciudad para definir las variables más importantes para caracterizar a la urbe ideal: el medio ambiente, el desarrollo económico, la globalización, la tecnología, entre otros aspectos relevantes. Con estos

parámetros, se crearon *rankings* para diferenciar las mejores ciudades en determinados aspectos —verde, inteligente, global, sostenible y emergente—, pero con ciertas características comunes, tal como se verá en las siguientes definiciones:

- El concepto de “ciudad verde” intenta promover una estabilidad visual en nuestro entorno: se marca una distribución de colores que se relaciona directamente con la sostenibilidad y que pretende promover, además de un entorno estéticamente atractivo y cuidado, acciones que permitan construir unas ciudades respetuosas con la naturaleza. Se trata, entonces, de una congruencia entre funcionalismo, ecología y belleza. Holanda lanzó el concepto Ciudad Verde en 2002 y se basa en que, para el desarrollo urbano, el color “verde” se ha deteriorado en relación con el rojo —los edificios—, el gris —las calles— y el azul —gestión del agua—. [17]
- La ciudad inteligente, a veces también llamada “ciudad eficiente” o “ciudad super-eficiente”, se refiere a aquella que supera sus retos mediante la aplicación estratégica de bienes, servicios y redes tecnológicas para mejorar la calidad de vida y la accesibilidad de sus habitantes; para proveer servicios a sus ciudadanos, gestionar su infraestructura y asegurar un desarrollo sostenible, económico, social y ambiental en mejora permanente. Una ciudad inteligente permite a los ciudadanos interactuar con ella de forma multidisciplinar y se adapta en tiempo real a sus necesidades, de forma eficiente, en calidad y costes, ofreciendo datos abiertos, soluciones y servicios orientados a los ciudadanos como personas, para resolver los efectos del crecimiento de las ciudades, en ámbitos públicos y privados, por medio de la integración innovadora de infraestructuras con sistemas de gestión inteligente. [18]
- Una ciudad global —también llamada ciudad mundial, ciudad alfa o centro— es un concepto de geografía urbana promovido por el Departamento de Geografía de la Universidad de Loughborough. El término ciudad global se atribuye a la socióloga Saskia Sassen, en 1991. Las ciudades globales del mundo son los escenarios en los que múltiples procesos globalizadores adoptan formas concretas y locales. Estas formas locales son, en buena parte, la esencia de la globalización. Para que una



ciudad sea considerada global debe tener buenas puntuaciones en cinco áreas concretas que son en verdad todo un discurso sobre las claves para el buen funcionamiento de una metrópoli: la actividad económica, el capital humano, el intercambio de información, la actividad cultural y el compromiso político.[19]

- Por su parte, una ciudad sostenible es aquella que ofrece una buena calidad de vida a sus ciudadanos, minimiza sus impactos al medio natural, preserva sus activos ambientales y físicos para generaciones futuras, y por medio de ello promueve su competitividad. De la misma manera, es una ciudad que cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para llevar a cabo sus funciones urbanas con la participación activa de la ciudadanía.[20]
- Las ciudades emergentes son aquellas que tuvieron un crecimiento poblacional y económico positivo por encima del promedio nacional durante el último periodo entre censos, en un ambiente de estabilidad social y gobernabilidad. Son aquellas áreas urbanas que se clasifican como intermedias, con una población de entre 100 000 y 2 millones de habitantes. Además, son las ciudades que reciben las nuevas olas internas y externas de migrantes, atraídos por nuevas fuentes de empleo, viviendas a precios más razonables y mejor calidad de vida.[21]

Las acciones que se desarrollan en cualquiera de las anteriores ciudades requieren ser evaluadas, para ello se precisa identificar y seleccionar los indicadores que integren las variables de las tres dimensiones del desarrollo urbano.

Indicadores de sostenibilidad

Los indicadores tienen gran relevancia en el proceso de planeación, no son números abstractos; son variables que simplifican información relevante y hacen comprensibles ciertas áreas de interés. Los indicadores son símbolos y pueden ser vistos en la forma de una medida, un número, un hecho, una opinión o una percepción sobre qué hacer respecto de una condición o situación específica, y mide los cambios en esa condición o situación a lo largo del tiempo.[22]

Los indicadores no necesitan cubrir todo el componente de recursos ni todos los elementos de operación de un sistema, debido a que la matriz de indicadores podría hacerse física y operativamente inmanejable.[23] Para poder determinar el número y tipo de indicadores es necesario, primero, establecer los criterios generales para la selección, los cuales funcionarán como un filtro que proporciona mayor calidad estadística de la información, y luego, un método científico para delimitar la frontera del análisis.[24]

Los indicadores con un enfoque integral, sistémico y sostenible, proporcionan resultados que pueden utilizarse con una doble visión temporal: mejorar la situación actual y desarrollar la capacidad de respuesta para que la situación futura sea también mejor. Es decir, su aplicabilidad puede desglosarse en dos etapas, la de planeamiento con un objetivo de prevención y la de uso, con la finalidad de evaluación. Los indicadores se convierten así en instrumentos útiles en la conformación de mecanismos de monitoreo permanente para la detección de conflictos.[25]

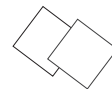
En resumen, si los indicadores son elegidos apropiadamente, estos pueden contribuir a los debates de sostenibilidad mediante dos funciones principales: la reducción de la cantidad de datos necesarios para describir la situación completamente y facilitar la comunicación con los diversos públicos.[26]

Características de los indicadores de sostenibilidad

Un indicador debe ser claro, comprensible y fiable, en la planificación debe ayudar a cumplir objetivos de mejora. En otras palabras, un indicador bien formulado también debe servir para advertir sobre un problema antes de que este se vuelva extremo y ayudar a reconocer lo que se precisa hacer o la dirección a tomar para poder revertir el proceso.[27]

Con base en lo anterior, se enlistan 12 criterios básicos que debe cumplir cualquier indicador:[28]

- *Validez científica*: el indicador debe estar basado en información sólida y bien fundamentada, con conocimiento científico consistente con el sistema y sus elementos.
- *Representatividad*: la información que contiene el indicador debe ser representativa de la condición del todo.
- *Sensibilidad a cambios*: debe señalar cambios de tendencias en el medio o en actividades humanas relacionadas con este, preferiblemente en el corto plazo.



- *Disponibilidad y fiabilidad de los datos*: los datos deben ser fiables y de buena calidad. La seguridad de los programas de control debe garantizar la futura comparabilidad de los datos.
- *Relevancia y utilidad*: el indicador debe proveer información de relevancia para los usuarios y para determinar objetivos y metas en el ámbito de formulación de políticas.
- *Comprensible*: el indicador debe ser simple y claro, su significado debe ser casi obvio y de fácil comprensión por personas no especialistas en el tema.
- *Predictivo*: el indicador debe proveer señales de alarma previa de futuras tendencias negativas en términos de salud humana, economía y ecosistemas.
- *Metas*: el indicador ideal debe proponer metas a alcanzar, con las que poder comparar la situación actual.
- *Comparabilidad*: el indicador debe ser presentado de tal forma que permita comparaciones inter-territoriales.
- *Cobertura geográfica*: el indicador debe ser nacional o basarse en temas de carácter regional extensibles a escala nacional.
- *Sencillez*: los indicadores deben ser medibles y cuantificables con facilidad. A la vez, ser claros, simples y específicos, facilitando su comprensión por personas no especialistas en el tema.
- *Razonable relación costo-beneficio*: el indicador debe ser eficiente en término de costos para la obtención de datos bien documentados y el uso de la información.

Sistemas de indicadores de sostenibilidad

Un sistema de indicadores urbanos es un conjunto ordenado de variables sintéticas cuyo objetivo es proveer de una visión totalizadora respecto a los intereses predominantes relativos a la realidad urbana de que se trate.[29]

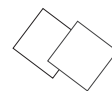
Las primeras iniciativas en materia de indicadores de sostenibilidad urbana tienen más de una década. En particular, los sistemas de medición y evaluación del desempeño de las ciudades promovidas por la ONU y la Agenda Hábitat; sin embargo, en los últimos años se han anexado algunas agencias internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo y consultoras privadas interesadas en clasificar a las ciudades de acuerdo a su grado de sostenibilidad en una o todas sus dimensiones.

Los indicadores urbanos de ONU-Hábitat fueron desarrollados a partir de la Agenda Hábitat de las Resoluciones de la Comisión de Asentamientos Humanos de la ONU. La Agenda Hábitat es el principal documento político surgido de la Conferencia Hábitat II —también llamada Cumbre de las Ciudades— en Estambul, Turquía, en 1996. Fue adoptado por 171 países miembros de las ONU durante dicha conferencia, el documento contiene más de 100 compromisos y 600 recomendaciones sobre temas relacionados con asentamientos humanos, con especial atención a las zonas urbanas. El sistema de indicadores urbanos comprende 20 indicadores principales, 8 listas de verificación y 16 indicadores extensivos.[15]

En el marco de la Comisión de Desarrollo Sostenible se generó una propuesta de indicadores que ha sido revisada desde su creación, en 1995, a partir de la retroalimentación proveniente de los países que han probado su construcción. En este sentido, si bien este listado no está asociado de manera directa a metadatos ni a bases de datos, sí existe la posibilidad de revisar los ejercicios de los países, particularmente en lo que respecta tanto a los metadatos como a sus bases de datos, así como a su experiencia con los mismos. A continuación se presenta la última revisión disponible de los indicadores propuestos.[30]

El *Índice de ciudades verdes de América Latina (Green City Index)* se basó en una evaluación comparativa del impacto ecológico de 17 grandes ciudades latinoamericanas. Se registraron 31 indicadores individuales para cada ciudad, elaborados por un panel independiente de expertos internacionales en el campo de la sostenibilidad urbana. Este proyecto regional de investigación independiente fue realizado por la Unidad de Inteligencia Económica (EIU, por sus siglas en inglés) y patrocinado por Siemens. Las ciudades escogidas para el índice incluyeron la mayoría de las principales áreas urbanas de la región, entre las que se encontraban tanto ciudades capitales como ciudades líderes en negocios, escogidas por su tamaño e importancia.[31]

La Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), por su parte, es un programa de asistencia técnica no-reembolsable que provee apoyo directo a los gobiernos centrales y locales en el desarrollo y ejecución de planes de sostenibilidad urbana. ICES emplea un enfoque integral e interdisciplinario para identificar, organizar y priorizar intervenciones urbanas para hacer frente a los principales obstáculos que impiden el crecimiento sostenible de las ciudades emergentes de América Latina y el Caribe. Este enfoque transversal se basa en tres pilares: 1) sostenibilidad medioambiental y de cambio climático, 2) sostenibilidad urbana, y 3) sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.[32]



En todos estos casos el interés ha sido contar con una herramienta confiable para la toma de decisiones. En la tabla 1 se resumen las principales características de cada una de las iniciativas, donde se identifica la organización soporte, el alcance geográfico o ciudades participantes, el año de lanzamiento, el tipo de iniciativa, los objetivos y las metas a evaluar, las categorías de interés y la estructura de sus indicadores.

Indicadores integrados de sostenibilidad urbana

Luego de haber realizado una revisión de algunas iniciativas sobre indicadores de sostenibilidad urbana, aplicados tanto a países desarrollados como a otros en desarrollo, particularmente latinoamericanos, se tienen algunas consideraciones para la construcción de indicadores integrados de acuerdo a las experiencias analizadas.

Una primera consideración es en el sentido de que existe una gran cantidad de indicadores para algunos sistemas, lo cual no resulta operativo, pues en caso de dar seguimiento y control de los resultados de sostenibilidad para cada ciudad dejaría de ser práctico y manejable. Es importante jerarquizar y resumir los aspectos más problemáticos de la ciudad en relación con la sostenibilidad en función de su gravedad para llegar a acciones concretas que supongan alternativas de solución en la planificación, de forma que esas acciones sean vinculantes y estén consensuadas entre la población, para asegurar su viabilidad y eficacia.[27]

Otra desventaja que se ha podido identificar en el proceso de construcción de indicadores urbanos tiene que ver con indicadores mal construidos o mal interpretados, al contar con sesgos en algunas de las dimensiones y, por tanto, pueden conducir a errores en los tomadores de decisiones al incrementar las soluciones para una dimensión, pero olvidando otras áreas que requieren inversión y apoyo, principalmente cuestiones asociadas a aspectos sociales y ambientales.[30]

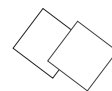
Otro de los factores que limitan la generación de indicadores de sostenibilidad urbana apunta a la falta de información confiable y actualizada. Si no existen organismos o instituciones con el propósito de generar información determinante a la hora de tomar decisiones, es imposible construir los indicadores pues, sin la participación de la administración, la generación de fuentes estadísticas de datos nacionales o urbanos requeriría destinar gran parte del presupuesto de la investigación para este fin.

Tabla 1. Resumen de los sistemas de indicadores de sostenibilidad

Característica	ONU-Hábitat	CDS	Green City-AL	ICES
Institución soporte	ONU	ONU-DAES	Siemens	BID
Ciudades evaluadas	237	-	17	77
Año de lanzamiento	1996	1995	2010	2011
Categorías	5	14	8	3
Indicadores	42	70	31	117
Aspectos a evaluar	<ul style="list-style-type: none"> • Vivienda • Desarrollo social • Medio ambiente • Desarrollo económico • Gobernanza 	<ul style="list-style-type: none"> • Pobreza • Gobernabilidad • Salud • Educación • Demografía • Riesgos naturales • Atmósfera • Océanos • Suelos • Agua dulce • Biodiversidad • Desarrollo económico • Asociaciones económicas • Consumo y producción 	<ul style="list-style-type: none"> • Energía • Suelo • Transporte • Residuos • Agua • Saneamiento • Aire • Gobernabilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilidad medioambiental y de cambio climático • Sostenibilidad urbana • Sostenibilidad fiscal y gobernabilidad

También es importante señalar que los indicadores deben ser aplicados en un contexto específico, puesto que la mayoría de los sistemas existentes han sido desarrollados para las ciudades principales de los países desarrollados y difícilmente encajarán con las condiciones presentes en las ciudades latinoamericanas.

Todas las consideraciones mencionadas sustentan la necesidad de construir un sistema integrado de indicadores de sostenibilidad en el contexto latinoamericano, el cual sería una herramienta de organización y verificación de la información disponible, caracterizada por una interacción estrecha entre el mundo científico, el institucional y los diversos grupos sociales e individuos interesados, buscando así sustentar su credibilidad a partir de la conexión académica, con intereses e inquietudes de la población.



Conclusiones

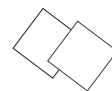
Desde una revisión exhaustiva de los avances en el concepto de sostenibilidad y de la realidad de las ciudades de la región, se observa que no existe una definición definitiva de desarrollo sostenible, aunque sí existe el consenso de asociar el término con los pilares de la sostenibilidad, es decir, el mejoramiento de las condiciones económicas, sociales y ambientales de la humanidad. Aplicado a una escala urbana, el concepto se ha relacionado estrechamente con la capacidad de las ciudades para proporcionar en forma duradera y eficiente la energía y los recursos necesarios para cumplir con los objetivos que a nivel social —bienestar social—, económico —productividad— y ambiental —preservación ecológica—, requerirán las generaciones presentes y futuras de la ciudad.

Es importante concebir a la sostenibilidad urbana como una opción real que permita hacer frente al desafío implícito que supone elaborar y poner en marcha estrategias de planeación sostenibles y concretas; al igual que cumplir con la exigencia del desarrollo económico de la ciudad, las expectativas de los habitantes y el cuidado de su medio ambiente. Específicamente en América Latina, la sostenibilidad es un elemento clave para atender las necesidades que enfrentan los países de la región en materia de cambio climático, infraestructura para la competitividad, reducción de las desigualdades e instituciones orientadas al crecimiento y el bienestar social. La problemática regional requiere de una visión integral del desarrollo urbano, con el fin de atender los múltiples objetivos que impone una estrategia de desarrollo moderna.

La cuestión es evitar caer en el error de usar el término de desarrollo sostenible de una forma indiscriminada, generan incertidumbre quienes lo emplean como si, con el solo hecho de mencionarlo, fuera suficiente para mitigar los impactos del desarrollo. Por ello, para ser aplicado en la solución de las problemáticas de las ciudades, es necesario contar con el diseño de herramientas de estudio específicas, que propicien la formulación de políticas urbanas y documentos de planificación con una mayor eficiencia, los cuales sentarían las bases para impulsar el desarrollo de las ciudades.

Referencias bibliográficas

- [1] Organización de las Naciones Unidas (ONU). 2012. *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana*.
- [2] Ana Domenech. 2012. *Evaluación comparativa de los principales sistemas de indicadores de sostenibilidad en el ámbito urbanístico. Aplicación práctica al caso de Cartagena*, Universidad de Alicante, julio, en línea <<http://hdl.handle.net/10045/29578>>. [Fecha de consulta: 9 de enero de 2017.]
- [3] Oswaldo López. 2004. “La sustentabilidad urbana”, *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 1, núm. 8, pp. 8-14, en línea REDALYC. WEB, <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18750>>. [Fecha de consulta: 20 de agosto 2017.]
- [4] Ricardo Villasís. 2011. *Indicadores de sustentabilidad urbana: el caso de la zona metropolitana de San Luis Potosí*, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 28 de enero. En línea <comunidadpmpca.uaslp.mx/documento.aspx?idT=39>. [Fecha de consulta: 28 de agosto de 2017.]
- [5] Gro Harlem Brundtland. 1987. *Nuestro futuro común*, Comisión Mundial de Medio Ambiente.
- [6] Instituto Nacional de Derechos Humanos. 2013. *Indicadores de derechos económicos, sociales y culturales*, Santiago de Chile.
- [7] Iván López. 2015. “Sobre el desarrollo sostenible y la sostenibilidad: conceptualización y crítica”, en *Barataria. Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*, núm. 20, pp. 111-128. REDALYC. WEB <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5296648.pdf>>. [Fecha de consulta: 01 de septiembre de 2017.]
- [8] Nora Nacif. 2017. “Diseño de indicadores urbanos de sustentabilidad. El caso del Gran San Juan en Argentina”, *Urbano*, núm. 34, pp. 6-15. REDALYC. WEB <https://issuu.com/revista_urbano/docs/urbano_34_>. [Fecha de consulta: 17 de febrero de 2017.]
- [9] Coherencia. 2012. *Sostenibilidad ambiental*, 6 de enero. En línea <<http://www.coherencia.pe/https-scribd-comdoc212271285001-ideario-final-1-1/sostenibilidad-ambiental/>>. [Fecha de consulta: 29 de enero de 2017.]
- [10] C. Priego. 2003. “La institucionalidad ambiental nacional e internacional”, en *Conceptos básicos sobre medio ambiente y desarrollo sustentable*, Buenos Aires, Overprint.
- [11] María Estrella y Arturo González. 2014. *Desarrollo sustentable*, 1ª ed., México, Patria, Ebook.



- [12] Marta Ordoñez y Luis Meneses. 2015. “Criterios e indicadores de sostenibilidad en el subsector vial”, en *Ciencia e Ingeniería Neogranadina*, vol. 25, núm. 2, pp. 81-98. En línea <<http://dx.doi.org/10.18359/rcin.1433>>. [Fecha de consulta: 25 de agosto de 2017.]
- [13] C.L. Choguill. 1996. “Toward Sustainability of Human Settlements”, *Habitat International*, vol. 20, núm. 3, SCIENCEDIRECT, WEB < https://ac.els-cdn.com/0197397596818303/1-s2.0-0197397596818303-main.pdf?_tid=180bf867-0ba2-497b-b6f9-85b7bb74cda5&acdnat=1520007806_d7ce0c9ed733d42b52c7613_da14704b1>. [Fecha de consulta: 4 de junio de 2017.]
- [14] Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2011. *Sostenibilidad urbana en América Latina y el Caribe*, Oficina de Relaciones Externas.
- [15] ONU-Habitat. 2004. *Urban Indicator Guidelines*, Kenya.
- [16] European Commission. 2006. *Targeted Summary of the European Sustainable Cities Report for Local Authorities*.
- [17] Pere Papasseit. 2010. “Los conceptos de ciudad verde y de la construcción sostenible”, en B&P, núm. 157 pp. 10-17 web: < <http://www.horticom.com/pd/imagenes/69/170/69170.pdf> >. [Fecha de consulta: 10 de octubre de 2016.]
- [18] Asociación Española de Normalización y Certificación. 2015. *El papel de las normas en las ciudades inteligentes*, España.
- [19] Saskia Sassen. 2014. “La ciudad global: introducción a un concepto”, en *Centro Latino Americano de Ecología Social-CLAES*.
- [20] Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2014. *Guía metodológica. Iniciativa ciudades emergentes y sostenibles*, 2ª ed.
- [21] Horacio Terraza. 2012. “¿Qué es una ciudad emergente? ¿Cuántas hay en América Latina?”, en *Ciudades sostenibles*, 17 de octubre, en línea <<http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2012/10/17/que-es-una-ciudad-emergente-cuantas-hay-en-america-latina/>>. [Fecha de consulta: 05 de diciembre de 2016].
- [22] Mario Torr . 2009. “ ndice de sostenibilidad urbana: una propuesta para la ciudad compleja”, en *Revista Digital Universitaria*, vol. 10, núm. 7, Universidad Nacional Autónoma de México. En línea WEB <<http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art44/art44.pdf>>. [Fecha de consulta: 3 de agosto de 2017.]
- [23] M. Córdova. 2014. “Desarrollo de una batería genérica de indicadores de sostenibilidad (ambiental, social y económica), mediante el análisis de propuestas internacionales, regionales y nacionales, para el sector minero”, México, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey.

- [24] Carlos Caballero. 2007. “Metodología genérica de evaluación ambiental estratégica (EAE), mediante el uso de Indicadores Ambientales (IA), y Análisis Multicriterio (AMC), con aplicación al Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares (PDSEIB’s)”, España.
- [25] N. Nacif, M. Espinoza, M. Martinet. 2013. “Indicadores para la evaluación de la sustentabilidad en la ciudad de San Juan”, *Andinas – Revista de Estudios Culturales*. En Torno a la Arquitectura, el Urbanismo y el Diseño. FAUD - UNSJ. San Juan.
- [26] J. Keirstead. 2007. “Selecting Sustainability Indicators for Urban Energy Systems”, en *International Conference on Whole Life Urban Sustainability and its Assessment Glasgow*.
- [27] María González y María de Lázaro. 2005. “Indicadores básicos para la planificación de la sostenibilidad local”, en Biblio 3W, X.586, Universidad de Barcelona, WEB. <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-586.htm>>. Fecha de consulta: 10 de agosto de 2017.]
- [28] D. Von Schiller, E. Soler, J. Martínez *et al.* 2009. “Indicadores de sostenibilidad en el contexto europeo”. En línea <<http://www.biologia.org/revista/pdfs/70.pdf>>. [Fecha de consulta: 20 de mayo de 2014.]
- [29] Salvador Rueda. 1999. *Modelos e indicadores para ciudades más sostenibles*, Fundación Forum Ambiental.
- [30] H. Soto y A. Schuschny. 2009. *Guía metodológica: diseño de indicadores compuestos de desarrollo sostenible*, CEPAL.
- [31] Siemens. 2010. *Índice de ciudades verdes de América Latina*, Alemania.
- [32] Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2016. *Ciudades emergentes en LAC, USA*.

La construcción de la representación social del entorno urbano desde el discurso neoliberal del bienestar y la calidad de vida

Elizabeth Mancera Lozano

Alumna Doctorado en Urbanismo
Maestra en proyectos para el Desarrollo Urbano
Docente-investigadora (UIA)

Tutora: Dra. Carla A. Filipe Narciso
Cotutores: Dr. Héctor Quiroz Rothe
Dr. Eric O. Jiménez Rosas

Resumen

La producción neoliberal de la ciudad ha perfilado distintas narrativas que enmarcan la producción social del espacio en un proyecto ficticio de ciudad idealizada. Estos discursos han encontrado en los entornos urbanos un lugar perfecto para su expresión, a partir de la construcción de imágenes-objeto de ciudad. Construyendo modelos soportados por una idea de “bienestar” y “calidad de vida” parcial y sectorizada, arquetipos que se presentan como particulares a un grupo social, trascendiendo los límites de la ciudad, que se insertan en la escala global a partir de diversas estrategias económicas, como los *rankings* de evaluación de entorno, del bienestar y la calidad de vida. Estos instrumentos han impactado no solamente los procesos productivos y de consumo, como el mercado inmobiliario, sino además el ámbito de lo simbólico y cultural, produciendo imágenes que influyen en la aspiración y decisión de acceso a vivienda de los individuos. El presente ensayo explora la influencia de los conceptos de bienestar y calidad de vida en la construcción de representaciones sociales de la ciudad, a partir de dos ejes: las geografías de producción social de la ciudad neoliberal y el impacto en el territorio de los discursos de bienestar producidos desde las organizaciones internacionales.

Palabras clave: Ciudad neoliberal, *rankings*, calidad de vida, bienestar.

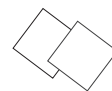
Abstract

The neoliberal production of the city has shaped various narratives which frame the social construction of space within a fictional project of an ideal city. Such views have found an ideal breeding ground in urban environments, where they have been replicated, as the development of hedonic imageries of the city. These models are grounded in partial and sectorized ideals of “wellbeing” and “quality of life”; they are archetypes presented as particular to certain social groups, when they are actually generated externally, transcending the city’s local limits to become inserted at the scale of the globalized world, within diverse economic strategies as the urban environments, wellbeing and quality of life rankings. These thoughts have had an impact on the sphere of economic production and consumption processes, like real-estate market, as well as on the symbolic and aspirational realm of individuals, creating images that influence the aspiration and housing preference. This essay explores the influence of the notions of wellbeing and quality of life in the construction of social representations of the city -considered from the geographical perspective of the neoliberal city - and how the discourse of international organizations they impact the territory.

Keywords: Neoliberal City, Rankings, Quality of life, Wellbeing

Introducción

El objetivo de este texto es presentar parte de los avances de una investigación realizada a partir de la reflexión en torno a la relación existente entre la producción neoliberal de la ciudad y los conceptos de bienestar y calidad de vida, para poder entender cómo aquella ha incidido en la construcción de sistemas de valoración de la ciudad, a partir de la producción de *rankings* de evaluación del entorno urbano, así como del bienestar y la calidad de vida de sus habitantes, que determinan la experiencia misma de la vida cotidiana. Estas relaciones se dan a partir de discursos y estándares internacionales que son elaborados por instituciones globales bajo los criterios y las características de naciones desarrolladas que, al aplicarse en los países en vías de desarrollo, tienen consecuencias importantes generando, entre otras cosas, una fragmentación socioespacial de las ciudades, situándolas en clara desventaja.



En el caso de la Ciudad de México (CdMx), la adopción y difusión de estos instrumentos de evaluación ha impactado de manera importante las dinámicas del mercado inmobiliario, generando estereotipos urbanos, clasificando y atribuyendo juicios de valor sobre el territorio, haciendo más evidente la desigualdad urbana de la ciudad.

Tomando como marco explicativo las bases teórico-metodológicas analizadas a partir de la geografía crítica de David Harvey, se aborda la producción de la ciudad neoliberal, así como la transformación de los conceptos de bienestar y calidad de vida en este proceso político-económico; para, en un segundo momento, procurar entender cómo estos conceptos se han construido a partir de los *rankings* internacionales, y su espacialización e implicación a la escala de la CdMx.

La producción neoliberal de la ciudad

Como respuesta a la crisis del Estado de Bienestar, la corriente neoliberal basa su discurso en la apertura comercial, en una reducción del gasto público y en una disminución de la intervención del Estado en la economía, favoreciendo al sector privado y, de manera tácita, “a la propiedad privada individual” (Harvey, 2007). Para muchos, esta postura representa una disminución o un debilitamiento del Estado y el inicio del empoderamiento del sector privado, hecho que permitió legitimar su participación en áreas estratégicas para el desarrollo “moderno” y “progresista” de las ciudades.

Una de estas áreas vitales, y donde se puede observar de manera precisa la influencia de las políticas neoliberales, es la producción misma de la ciudad a diferentes escalas; la cual establece, de cierta manera, el marco para la reproducción social.¹ Bajo este discurso, se permiten “la afluencia de capital extranjero en el sector inmobiliario, el crecimiento del sector de servicios y la promoción de megaproyectos inmobiliarios” (Parnreiter, 2016), generando una falsa idea de desarrollo, la cual no tiene incidencia directa en los niveles de vida e ingreso de la población en situación de precarización, sino al contrario, promueve un desarrollo territorial desigual más acentuado.

En el caso de la CdMx es evidente la transformación del paisaje urbano en los últimos 16 años, como consecuencia del discurso de la ciudad neoliberal y

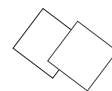
¹ Entendida como el conjunto de procesos biológicos, demográficos, sociales, económicos y culturales que derivan de la existencia y pervivencia de una sociedad, de los distintos grupos y clases sociales que la conforman. Elsa Guzmán. 2005. *Resistencia, permanencia y cambio. Estrategias campesinas de vida en el poniente de Morelos*, Plaza y Valdés, Barcelona.

de una serie de políticas urbanas dispersas sin un objetivo en común. Se destacan tres momentos determinantes: el primero, la búsqueda del repoblamiento de las delegaciones centrales, a partir del instrumento conocido como “Bando 2”, del año 2000, que se fundamentaba en la preservación de las áreas de conservación para limitar de alguna manera el crecimiento urbano y contrarrestar la subutilización de la infraestructura instalada en delegaciones centrales; el segundo momento, con las modificaciones de la Ley de Desarrollo Urbano y Vivienda de la CdMx,² las cuales flexibilizan la posibilidad de modificación a la zonificación, disposiciones y/o normatividad establecida en los Programas de Desarrollo Urbano; y como tercer momento, la creación de zonas especializadas³ bajo la premisa del desarrollo económico y social para la ciudad, esta estrategia buscaba —al igual que el Bando 2— un repoblamiento de zonas de la ciudad que, a pesar de sus fortalezas, se encontraban desaprovechadas, y es así como se delimitaron ciertas áreas de la ciudad para su renovación. Si bien todas estas estrategias han sido probadas en otras ciudades del mundo y se han fundamentado en conceptos como la calidad de vida, el bienestar y la integración social; la deficiente adaptación, implementación y gestión en la CdMx ha favorecido de manera directa e indirecta a la inversión privada, resultando en un *boom* inmobiliario de uso mixto, desarrollo de vivienda para sectores de ingresos medios/altos de la ciudad, así como diversas intervenciones en las zonas donde el metro cuadrado de suelo es más caro.

Este conjunto de intervenciones, más que ser parte de un proyecto de ciudad, buscan “encontrar un uso productivo para la rápida acumulación de capital” (Harvey, 1985), produciendo una transformación en el paisaje urbano que responde más a los procesos económicos y de producción en las ciudades que a estrategias urbanas que benefician a la sociedad, incrementando la desigualdad económica y social. Es así como el territorio se redefine como un artículo de consumo, “un activo financiero” (Harvey, 2007), generándose un proceso de “elitización” (Smith, 2001) en las ciudades. Esta narrativa de “elitización urbana” se suma al fenómeno de producción de ciudad, donde la importancia del territorio radica en su valor económico y en las utilidades que este genere, ya sea por las redes de producción o por las características de su infraestructura para competir en el mercado global. Esto como resultado de la hegemonía mundial, es decir, de las dinámicas ejercidas por los Estados mejor posicionados en la estructura global.

² La modificación al artículo 41 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

³ Zonas de Desarrollo Económico y Social (Zodes) son un proyecto impulsado por el jefe de gobierno de la CdMx, Miguel Ángel Mancera Espinosa (2012-2018).



Y es así cómo, desde estas ciudades, se generan discursos que implantan una nueva escala de valoración, se plantean y consolidan los estándares de vida, se diseñan los instrumentos de evaluación en materia de sostenibilidad —por ejemplo el sistema de evaluación Leadership in Energy & Environmental Design (LEED), promovido por el U.S. Green Building Council (USGBC), o el sistema llamado Living Building Challenge, del International Living Future Institute; ambos con base en Estados Unidos—, así como los empleados en la evaluación de la calidad de vida de las ciudades⁴ a nivel global.

El conjunto de estas estrategias ha contribuido al establecimiento de estándares universales que no toman en cuenta las particularidades de cada territorio, provocando competencias injustas entre distintos sectores, debilitando a aquellos poco internacionalizados, por ejemplo el “reemplazamiento de negocios de barrio por tiendas elegantes para las élites urbanas” (Sassen, 1998).

Esto denota la importancia y autoridad adjudicada a estas organizaciones, las cuales han transformado la idea de frontera entre las naciones, expandiendo sus límites físico-políticos, generando otras geografías con una delimitación diferente y dinámica. Límites que no responden a la definición geopolítica de los Estados si no, más bien, a una serie de relaciones económicas y de consumo que se modifican según las políticas de los países hegemónicos. Estos nuevos territorios generan distintos procesos e intercambios, no solo de productos, bienes y servicios, sino también de expresiones culturales, imágenes y formas de experimentar las ciudades, así como la generación de una nueva “clase transnacional” (Sklair, 1991), estableciendo una forma diferente de organización y jerarquización específica, agrupando a las naciones no por las características compartidas sino por sus relaciones funcionales y dependientes, donde el sector financiero juega un papel preponderante sobre otros sectores y ha generado un cambio en la escala de prioridades en las ciudades, ya que “las sociedades que se preocupaban por hacer productos ahora se preocupan más por hacer dinero” (Harvey, 1997), a partir de productos culturales. Y es así cómo, en el marco del contexto neoliberal, existe una transformación en la conceptualización de la idea de bienestar y calidad de vida, donde se construyen una serie de narrativas y discursos culturales que forman parte estructural de la base del neoliberalismo y que son creados, finalmente, para los mercados de consumo. En el marco de esta nueva forma de producción del entorno y de la reproducción social ¿cómo y dónde se insertan conceptos como el bienestar

⁴ Quality of Living City Rankings, por MERCER, consultora privada en salud retiro e inversiones, con base en Nueva York.

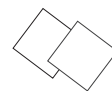
social y la calidad de vida en las narrativas de la ciudad neoliberal? y ¿cómo los ha transformado el paso del Estado de bienestar a la ciudad globalizada?

Bienestar y calidad de vida

Los constructos de bienestar y calidad de vida se han abordado a lo largo de la historia desde distintas disciplinas, esto debido a la esencia multifactorial que lo define. Desde la psicología, los constructos del bienestar y la calidad de vida tienen sus orígenes en los trabajos de Carl Jung (1875-1961/1921), asociados al concepto del desarrollo personal, entendido como el proceso y el conjunto de actividades que tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de una persona; pasando por la psicología humanista, con Abraham Maslow, donde se reconocen y jerarquizan las necesidades humanas a manera de “pirámide” ubicando en el nivel superior a la realización personal; la teoría del pensamiento positivo de Norman V. Peale (2017), que más allá de relacionarlo con la autoayuda, su trabajo giraba en torno a la transformación de las emociones negativas en actitudes positivas; hasta llegar a la psicología positiva de Martin Seligman, “la cual se centra en los individuos sanos más que en las patologías” (Seligman, 1998).

En esta secuencia histórica, es importante destacar dos elementos. En primer lugar, la propuesta de la pirámide de Maslow, donde el psicólogo estadounidense no solo propone una jerarquización de las necesidades humanas dejando de lado “lo grupal”, “lo común”, sino que propone una evaluación del bienestar totalmente egocéntrica basada en la perspectiva individual, dejando la responsabilidad de la misma al individuo, característica particular del discurso neoliberal. En segundo lugar, la reestructuración del concepto a partir de la perspectiva positivista de Seligman. Desde la economía podemos observar sus inicios en los “utils”,⁵ una forma subjetiva de asignar valor a la satisfacción del consumidor; la economía clásica asume que la utilidad puede ser medida de manera objetiva y se ha centrado solamente en la observación de elección y preferencias de los individuos (Reyes, 2014). En el marco de la “utilidad total”, es clara la referencia a las correlaciones entre la satisfacción del individuo, el consumo de bienes o servicios y el ingreso. Esto resulta en una visión parcial, limitando el concepto a una serie de indicadores cuantitativos como lo son: la productividad, los ingresos o las pertenencias. En el ámbito de la salud, el con-

⁵ Unidad de medida estándar usada en microeconomía para medir la utilidad, concepto introducido por Daniel Bernoulli.



cepto de calidad de vida ha tomado otras direcciones, ampliando el concepto de salud y enfermedad, dándole un sentido más positivo hacia el bienestar y la felicidad (González, 2002).

El abordaje desde distintas disciplinas, como la psicología, la economía o la salud, aporta observaciones que permiten alcanzar una conceptualización más integral del bienestar, así como la creación de distintos instrumentos para su estudio y evaluación, tal es el caso del Índice de Desarrollo Humano (IDH), establecido por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).⁶

A partir de la década de los sesenta surge la necesidad de estudiar y evaluar las condiciones de vida de las naciones y sus individuos; surgiendo así diversos estudios e instrumentos en torno a la medición y evaluación de la salud y la felicidad de las personas. Sin embargo, un número importante de estos documentos no refleja las particularidades de cada territorio y se encuentra circunscrito a un discurso global. Tal es el caso del estudio “Definición y medición internacional del nivel de vida”, publicado por la Organización de las Naciones Unidas, informe que presenta una serie de componentes e indicadores para medir los niveles de vida bajo un enfoque exclusivamente cuantitativo y que refleja objetivos generalmente aceptados de la política social y económica en el orden internacional. Esto sin duda establece jerarquías y una relación de inequidad entre las naciones. Agrupando los territorios en dos secciones: el conjunto de las naciones desarrolladas de gran capital que define el estándar y las que aspiran a alcanzarlo.

Es innegable la influencia de los Estados hegemónicos en la producción de estándares que sirven de guía a los subdesarrollados en relaciones de dominación y control. Pero ¿cómo es que las políticas locales incorporan desde lo pragmático los principios que se reflejan en los estándares internacionales en la producción del espacio urbano?, ¿se puede hablar solamente de construcción de indicadores para la evaluación del bienestar y calidad de vida, o de la elaboración de un discurso que dicte las condiciones de ese bienestar?, ¿de qué manera esta construcción del bienestar y la calidad de vida inciden en la vida cotidiana de los habitantes? Para fines de este trabajo, se analizarán los *rankings* de evaluación del entorno para el caso específico de la CdM.

⁶ El Índice de Desarrollo Humano toma como indicadores de medición: la esperanza de vida, el nivel de educación y el PIB per cápita <<http://www.undp.org/>>.

Rankings

El instrumento de evaluación conocido como *ranking*⁷ es motivo de debate a partir de la discusión alrededor de su objetivo general que, si bien en primera instancia es la evaluación, esta se transforma y es utilizada como parte fundamental de un proceso de mercantilización.

El *ranking* proviene de los conceptos clásicos de evaluación, principalmente difundidos en la década de los sesenta; la evaluación preordenada,⁸ de ciudades y países en términos de sus actividades de sustentabilidad, calidad de vida y bienestar que toman fuerza a inicios del siglo XXI. Estos instrumentos buscan reconocer las “buenas prácticas” en la producción de ciudad, resaltar las características ideales para un fenómeno en específico⁹ y, entre líneas, las pautas y lineamientos a seguir definidos por el capital. Donde se destaca la estrecha relación entre “los discursos y la práctica para el ejercicio del control y la denominación social en determinados contextos localizados” (Harvey, 1998).¹⁰

En muchos casos estos *rankings* provienen de instituciones u organizaciones con objetivos concretos y agendas específicas, y en este sentido se debe cuestionar no solamente los resultados sino el objetivo y la objetividad de los mismos, así como el enfoque, la metodología, la adaptación al territorio, los elementos de sesgo y el planteamiento de diversas dudas epistemológicas, ya que los resultados no son consistentes si se revisan distintos instrumentos, como se puede observar en la siguiente tabla (véase tabla 1). Además de que es importante destacar una particularidad de las fuentes de elaboración, por un lado, MERCER, se define como una “consultora global líder en talento, salud, retiro e inversiones”, es decir, una institución financiera; y por otro lado, la división de investigación de un grupo dedicado al área editorial, definido por ellos mismo como “un producto del liberalismo de Adam Smith y David Hume”.

⁷ Voz inglesa, nombre masculino. Clasificación de mayor a menor, útil para establecer criterios de valoración. Según la Real Academia de la Lengua Española.

⁸ Concepto desarrollado por Robert Stake, “Esta forma evaluativa define *a priori* qué va a ser evaluado y cómo va a ser medido. R. Stake. 2006. “Evaluación comprensiva y evaluación basada en estándares”, en H. Roig. 2012. *Los rankings como forma de evaluación*, Barcelona, Graó.

⁹ Y así encontramos *rankings* que evalúan desde el desempeño de una ciudad, la calidad de vida, el empoderamiento de género y hasta el nivel de habitabilidad para un grupo social específico.

¹⁰ Comentarios a partir de la correlación de los conceptos de “conocimiento” y “poder” de Foucault, en la condición de la posmodernidad de David Harvey.

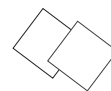


Tabla 1. Relación de los primeros cinco lugares en *rankings* globales de habitabilidad y calidad de vida

Organismo	Ciudad	País
<i>Intelligence Unit The Economist</i>	1 Melbourne	Australia
	2 Vienna	Austria
	3 Vancouver	Canadá
	4 Toronto	Canadá
	5 Calgary	Canadá
<i>Para Latinoamérica¹</i>	1 Buenos Aires	Argentina
	2 Santiago	Chile
	3 Montevideo	Uruguay
	4 San Juan	Puerto Rico
	5 San José	Costa Rica
<i>Mercer</i>	1 Viena	Austria
	2 Zurich	Suiza
	3 Auckland	Nueva Zelanda
	4 Munich	Alemania
	5 Vancouver	Canadá

Elaboración propia con base en el “Reporte global de habitabilidad”, de la Unidad de Inteligencia de *The Economist*. Y en el *Ranking de calidad de vida 2017*, por Mercer.

Estas valoraciones han impactado de manera importante al capital financiero y el mercado inmobiliario, generando no solamente dinámicas residenciales poco lógicas y movimientos en los precios de los inmuebles en muchos casos sobre-elevados; sino también en la generación de falsas expectativas con respecto a un barrio o colonia determinada, por medio de una “producción de signos e imágenes donde las apariencias son esencialmente las marcas de la distinción social” (Raban, 2017).

En este sentido, es clara la influencia de los sistemas de evaluación en la producción de la ciudad, pero ¿es posible establecer una correlación directa entre los *rankings* internacionales, la reproducción social del espacio y la distribución espacial de grupos sociales específicos?, ¿de qué manera se territorializan los *rankings*?, ¿cuáles son las implicaciones en la vida cotidiana de la ciudad?

La transformación de la estética de la vida cotidiana en la CdMx

Los *rankings* y la correlación entre los marcos de competencia global, derivados de organismos internacionales, han impactado en distintos procesos de producción y reproducción de la ciudad mediante el “*marketing* urbano”. Estas estrategias de mercadeo de la ciudad han impactado de manera clara y precisa al mercado inmobiliario, produciendo diversas dinámicas para consolidar la popularidad de ciertas zonas de la urbe y así incidir en la movilidad residencial.

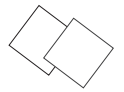
A partir de estas dinámicas y estrategias entre el Estado-ciudad como producto y el mercado se produce un conjunto de representaciones que impactan y determinan, en muchos de los casos, la distribución espacial de grupos con una identidad sociocultural concreta, así como la organización del mercado de suelo.

Diversos estudios han abordado la localización de estos grupos desde las plataformas tecnológicas (Poorthuis y Zook, 2014) y otros tantos, de manera más sencilla y menos rigurosa (véase imagen 1), exponen la organización espacial de identidades, poder y relaciones en el territorio a partir de estereotipos sociales que son relacionados con un entorno específico en la ciudad, donde el individuo y el entorno comparten elementos de su estética.

Esta relación entre individuo —como constructo sociocultural— y territorio no se da solamente en la escala del “individuo-colonia” sino que varía en cuanto a su escala geográfica, es decir, la relación puede darse entre “individuo-barrio” con la misma intensidad que la del “individuo-delegación”, según la fuerza de identidad con el entorno. Este vínculo se da cuando se entiende al territorio como una categoría social, es decir, se lee en todas sus dimensiones, la económica, social, de organización y no solamente en su dimensión físico-espacial.

Es así como la CdMx puede entenderse a partir de estas zonas con identidad propia, que pueden referirse desde una escala de barrios y colonias hasta de delegaciones y municipios enteros de la Zona Metropolitana de la CdMx (véase imagen 2).

En este diagrama (Archambault, 2016) podemos observar la CdMx, algunas zonas del Estado de México y hasta complejos arquitectónicos, como la UNAM, representados a partir de un sistema de circunferencias de distintas dimensiones que, por su naturaleza de escala, sería incompatible una comparación, pero donde la intención es mostrar un mapa mental implicado a partir de la visión del autor y de los habitantes de la ciudad.



“Vivir en la Condesa” representa una oposición en escala geográfica al “soy de Iztapalapa”, pero es comparable cuando se habla de identidad y de producción social del espacio.

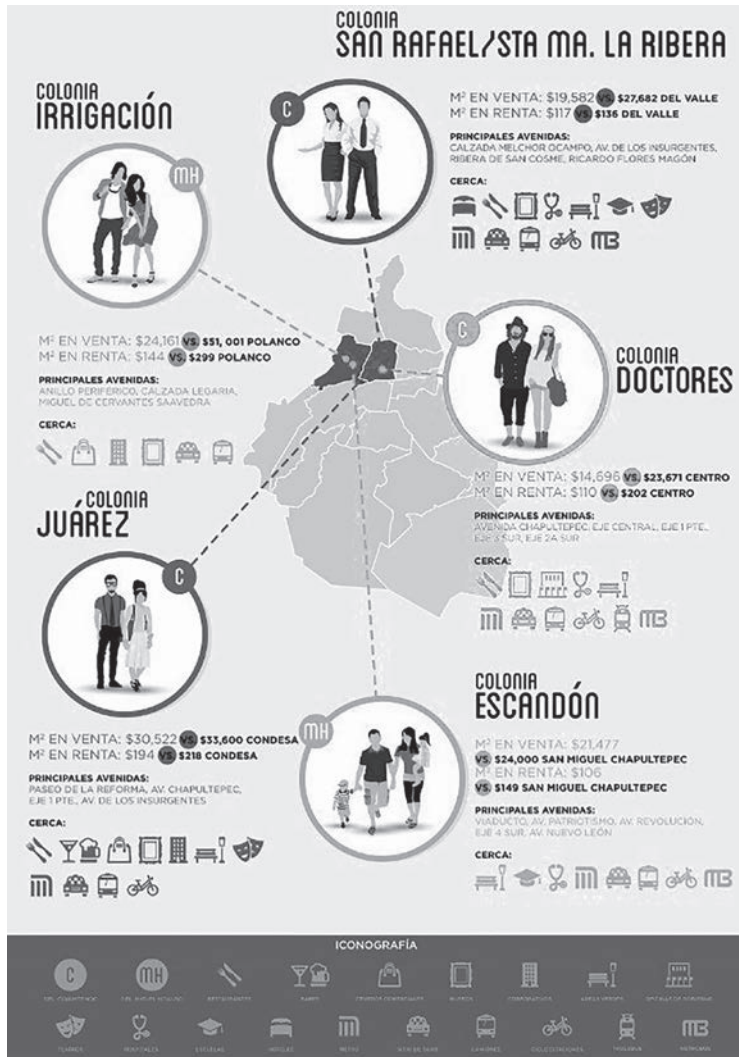


Imagen 1. Infografía que representa la distribución espacial de grupos sociales en la Cdmx. Fuente: *Listings Lamundi* con información de Google maps y Seduvi. Disponible en línea en: <<https://www.forbes.com.mx/5-colonias-con-potencial-en-el-df/>>.

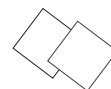


Tabla 2. Relación de los *rankings* que evalúan y comparan a “las mejores zonas/ colonias para vivir en la CdMx” entre 2011 y 2017

Autor	Nombre del <i>ranking</i>	Fuente
FICADE	Las mejores zonas del DF para vivir	Ficade (Revista Fomento Inmobiliario de Casas y Departamentos)
Obras WEB	Las mejores colonias para vivir en el DF	Coldwell Banker México (Proveedor de bienes raíces residenciales y comerciales)
Dónde ir	Las mejores delegaciones para vivir en la Ciudad de México	Propiedades.com (Grupo de asesores inmobiliarios)
Grupo expansión	Las mejores colonias para vivir	Coldwell Banker México (Proveedor de bienes raíces residenciales y comerciales)
Prendanet	Las mejores zonas para vivir en DF	Prendanet (Plataforma financiera de préstamos)
Propiedades.com	Las 5 mejores delegaciones para vivir en DF	Propiedades.com (Grupo de asesores inmobiliarios), Inegi, Sistema Metro de la CdMX, UNDP ONU, Sedema y RTP
Forbes	Tres colonias en la CdMX en las que todos quieren vivir	Propiedades.com (Grupo de asesores inmobiliarios)
Time Out México	Las mejores colonias de la CdMX para vivir	En colaboración con Infonavit
Chilango (Revista digital)	Los mejores y peores lugares para vivir en la Zona Metropolitana de la CdMX	Gabinete de comunicación estratégica GCE

Fuente: Elaboración propia a partir de información en línea durante los meses de septiembre y octubre 2017.

Estas valoraciones giran en torno a diversos parámetros: acceso a servicios, equipamiento, movilidad, transporte, servicios de entretenimiento y cultura, sitios de interés turístico, percepción de seguridad, áreas verdes, ubicación y estética del entorno. En este último rubro destacan los sitios con valor patrimonial, histórico o artístico a diferentes escalas, que van desde lo local del barrio o la colonia hasta la ciudad entera. Las relaciones que se dan entre los parámetros enlistados y la noción “del mejor lugar para vivir” producen

imágenes que idealizan la vida cotidiana y producen la aspiración de vivir en determinado lugar. Todo esto genera a su vez efectos colaterales, como el aumento en el precio del metro cuadrado de suelo, fragmentando y clasificando de alguna manera la ciudad, estrechando la capacidad de gestión y participación de los grupos sociales menos favorecidos, y así se lee —entre líneas— que la ciudad no es para todos.

Estas imágenes modifican las aspiraciones del individuo con la finalidad o la búsqueda de un bienestar social, asignando un sobre-valor de cambio sobre el valor de uso a los entornos urbanos (véanse imágenes 3 y 4).



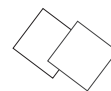
Imagen 3. Zona Condesa.

Autor: Elizabeth Mancera

Imagen 4. Zona Polanco.

Autor: Elizabeth Mancera





Estas representaciones del entorno urbano producen una serie de consecuencias negativas en el ámbito social al hacer más evidente la desigualdad urbana, definiendo a la ciudad a partir de su estrato socioeconómico, produciendo burbujas inmobiliarias que, en el caso de la CdMx, se concentran básicamente en cuatro delegaciones del centro y el poniente: Cuauhtémoc, Benito Juárez, Coyoacán y Miguel Hidalgo, como se puede observar en la siguiente imagen (véase imagen 5).

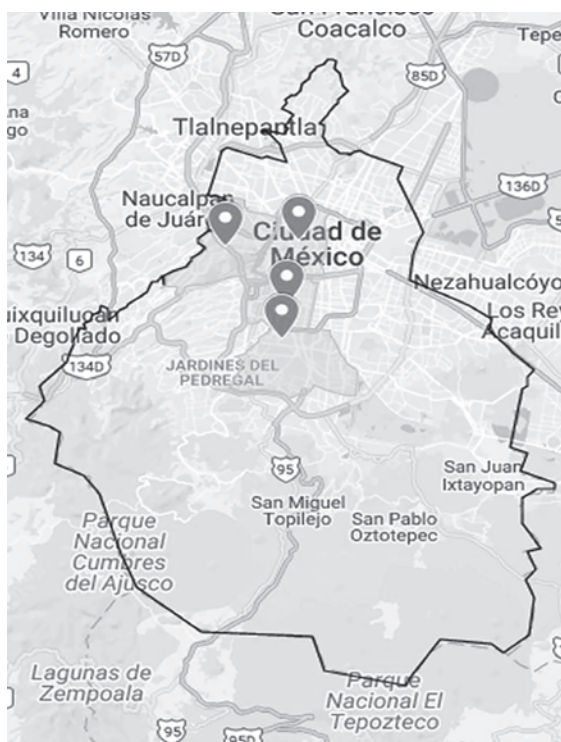


Imagen 5. Delegaciones que concentran las "mejores colonias para vivir de la CdMx.

Fuente: Trabajo realizado a partir de los rankings analizados en la tabla 2.

Esta territorialización, claramente inequitativa, se consolida cuando se complementa con una comparativa de los costos por m² de venta y renta, confirmando la presencia de Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo como las delegaciones con los costos más altos por metro cuadrado habitacional en venta y renta (véase tabla 3).

Tabla 3. Relación de “las mejores colonias para vivir en la CdMx” según los *rankings* que las evalúan y comparan entre 2011 y 2017.

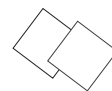
Delegación	Colonia	Costo m ² venta	Costo m ² renta
Cauhtémoc	Condesa	\$ 61,715.90	\$ 249.90
	Hipódromo Condesa	\$ 59,065.10	\$ 278.70
	Roma	\$ 50,913.30	\$ 325.80
	Cauhtémoc/Juárez	\$ 50,365.50	\$ 314.70
Miguel Hidalgo	Polanco	\$ 85,340.30	\$ 272.70
	San Miguel Chapultepec	\$ 36,924.50	\$ 239.50
Coyoacán	Del Carmen	\$ 53,810.20	\$ 254.00
	La Concepción	\$ 19,743.50	\$ 88.00
Benito Juárez	Portales	\$ 34,781.50	\$ 180.70
	Nápoles	\$ 49,182.50	\$ 312.40
	Del Valle	\$ 54,064.20	\$ 206.20
	Narvarte	\$ 41,729.60	\$ 221.60

Fuente: Elaboración propia a partir de la información presentada en las páginas web de: metros cúbicos e inmuebles 24, en septiembre y octubre de 2017.

Estas cifras se vuelven relevantes cuando se comparan con colonias denominadas como las más baratas para vivir en la CdMx, localizadas principalmente al norte y el oriente. Se establece una relación del precio del m² de venta de 11 veces mayor en la colonia Condesa, de la delegación Cauhtémoc, que en la colonia Ejército de Oriente, en Iztapalapa, y esto a pesar de que la primera delegación es la demarcación más insegura de la CdMx, por encima de la segunda (Fuentes, 2017).

Reflexiones finales

La CdMx no está al margen del discurso neoliberal, por el contrario, la vida de barrio en la ciudad central ha cobrado valor no por el diseño que promueve el



confort, la movilidad o la escala humana, sino por lo que representa vivir en dichos territorios en términos de estatus y movilidad social. Ciertas prácticas cotidianas, como el comercio local a pie de calle, el uso de la bicicleta, el consumo cultural y las alternativas gourmet, son elementos que se sobrevaloran, no por sus beneficios sociales, económicos o ambientales, sino por la estética y el estatus que representan. Es así como el territorio forma parte fundamental en la construcción de una identidad y —desde la perspectiva de Bourdieu de la construcción de una clase social, que se manifiesta como una forma distinta de vivir la ciudad, de relaciones económicas y prácticas culturales que inciden de manera puntual en las aspiraciones de sus habitantes— se difunde la idea de la ciudad como producto cultural, colmada de imágenes y contenidos simbólicos, como la de barrios compactos, de uso mixto, caminables, donde el fin es llegar a un mercado para el consumo; logrando así el objetivo del discurso neoliberal, o como lo define Harvey “un imperialismo del gusto” (Harvey, 1998), donde bajo el imaginario del bienestar y la calidad de vida de una ciudad incluyente y equitativa, se revela la realidad de otra que es presa del mercantilismo y de una sociedad inmersa en una cultura capitalista y de consumo.

Bibliografía

- Fuentes, David. "Cuauhtémoc es ahora la delegación más insegura." *El Universal* 30 noviembre 2017: 1. *El Universal*. 30 noviembre 2017 <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/cuauhtemoc-es-ahora-la-delegacion-mas-insegura>.
- González, Ubaldo. 2002. “El concepto de calidad de vida y la evolución de los paradigmas de las ciencias de la salud”, *Revista Cubana de Salud Pública*, vol. 28, núm. 2, jul-dic, pp. 157-175. [Versión en línea: Scielo; fecha de consulta: 26 de agosto de 2017.]
- Harvey, David. 1985. *The Urbanization of Capital*, Oxford, Blackwell.
- _____. 1997. “Globalización y urbanización”, conferencia dictada en el marco del Sexto Encuentro de Geógrafos en América Latina, Buenos Aires, 17 de marzo.
- _____. 1998. *La condición de la posmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.
- _____. 2007. *Breve historia del neoliberalismo*, México, Akal.
- Jung, Carl. 1997. *Types psychologiques*, Genève, Georg Éditteur.
- Organización de las Naciones Unidas. 1961. *Definición y medición internacional del nivel de vida*, Nueva York.

- Parnreiter, Christof. 2016. "La producción de los espacio de la ciudad global: planificación estratégica, megaproyectos y las 'necesidades' de mercado inmobiliario", *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 64, pp. 151-166.
- Poorthuis, Ate y Mathew Zook. 2014. "Artists and Bankers and Hispters, Oh My! Mapping Tweets in the New York Metropolitan Region", *Cityscape: A Journal of Policy Development and Research*, vol. 16, núm. 2, pp. 169-172.
- Raban, Jonathan. 2017. *Soft City*, Reino Unido, Picador.
- Reyes, Otilio. 2014. "Teoría del bienestar y el óptimo de pareto como problemas microeconómicos", *Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*, vol. 2, núm. 3, pp. 217-234. [Versión en línea: REICE; fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.]
- Sassen, Saskia. 1998. "Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos", *Revista Latinamericana de Estudios Urbano-Regionales*, vol. 24, núm. 71, pp. 5-25. [Versión en línea: EURE; fecha de consulta: 28 de agosto de 2017.]
- Seligman, Martin. 1998. "Building Human Strength: Psychology's Forgotten Mission", *American Psychological Association*, vol. 29, núm. 1. [Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2017.]
- Sklair, Leslie. 1991. *Sociology of the Global System: Social Changes in Global Perspective*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- Smith, Neil. 2001. "Nuevo globalismo, nuevo urbanismo", *Documentos de análisis geográfico*, núm. 38, pp. 15-32. [Versión en línea: Dialnet; fecha de consulta: 2 de septiembre de 2017.]
- Vincent, Norman. 2017. *El poder del pensamiento positivo*, México, Océano.

La producción visual de la ciudad neoliberal en Costa Rica. Apuntes desde la geografía crítica de David Harvey

Ana Paula Montes

anapaula.montes@gmail.com

Becaria del Posgrado en Urbanismo
por el Conacyt-Clacso

Arquitecta (Universidad de Costa Rica)

Master en Urbanismo (UPC, España)

Tutora: Dra. Yohanna Lozoya Meckes

Cotutores: Dra. Carla Alexandra Filipe Narciso

Dr. Luis Alberto Salinas Arreortua

Resumen

La actual transformación socioespacial que experimenta la Gran Área Metropolitana de Costa Rica (GAM) se ha hecho particularmente visible por el inusual despliegue de imágenes publicitarias asociadas a un emergente mercado inmobiliario urbano. En este contexto, el presente ensayo plantea destacar y profundizar sobre el papel determinante que han adquirido las imágenes en la producción del espacio urbano. Para ello, el artículo se organiza en dos secciones, en la primera se presenta el esquema conceptual que ha permitido a David Harvey llegar a considerar, en su propia agenda de trabajo, una serie de referencias a la cultura, el *marketing*, la publicidad y la imagen mediática en el marco de una discusión sobre la producción del espacio bajo la lógica del capitalismo tardío. En la segunda, se argumenta el aporte que supone, para el campo del urbanismo, considerar la producción visual de la ciudad neoliberal como un acercamiento teórico-metodológico que permite comprender en un sentido amplio el problema de la segregación socioespacial asociada a los actuales procesos de urbanización de la GAM.

Palabras clave: capitalismo neoliberal, imagen publicitaria, mercado inmobiliario, producción del espacio.

Abstract

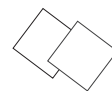
The current socio-spatial transformation experienced by the Greater Metropolitan Area of Costa Rica (GAM) has been made particularly visible by the unusual display of advertising images associated with an emerging urban real estate market. In this context, the present essay raises to emphasize and to deepen on the determining role that the images have acquired in the production of the urban space. In doing so, the article is organized in two sections, the first presents the conceptual frame that has allowed David Harvey to consider, within his own work agenda, a series of references to culture, marketing, advertising and the media image in the framework of a discussion on the production of space under the logic of late capitalism. In the second section, the visual production of the neoliberal city is discussed as theoretical-methodological contribution to the field of urban planning while enabling a broad comprehension of the problem of socio-spatial segregation within the current urbanization processes of the GAM.

Keywords: *Neoliberal capitalism, advertising image, real estate market, space production.*

Introducción

La reciente e inusual proliferación en Costa Rica de imágenes publicitarias asociadas con proyectos inmobiliarios —fundamentalmente de vivienda y uso mixto, aunque también de centros comerciales y complejos corporativos— abre un debate en torno al papel que juegan estas producciones visuales en la producción del espacio urbano. Esto supone considerar una transformación de los mismos procesos de urbanización en términos de políticas, financiamiento y nuevos actores que se incorporan en la toma de decisiones que bien se puede empezar a dimensionar a partir de la naturaleza extensiva e intensiva de estos procedimientos publicitarios, ya que estos van mucho más allá del simple anuncio impreso en revistas de bienes raíces, los anuncios clasificados en los periódicos o las vallas publicitarias sobre autopistas.

Se entiende que se trata de una maniobra publicitaria en un sentido amplio porque esta producción visual, que sirve a los fines de los mercados in-



mobiliarios, irrumpe ahora también en formato digital en los sitios *web* y las redes sociales, pero también bajo el formato de los grandes eventos, como las exposiciones y ferias de construcción y de vivienda, que además son cubiertos ampliamente en reportajes y revistas televisivas. En este sentido, y siguiendo a Alfred Gell (1998), estas imágenes serían más que símbolos o representaciones, serían posibilitadoras o mediadoras de las relaciones sociales en la ciudad y, por ende, su consideración como objeto de estudio para el campo del urbanismo, ya no como una simple y llana ilustración, abre un debate en términos teórico-metodológicos.

Resulta pertinente, por un lado, posicionar el objeto de estudio frente a los problemas de investigación del campo del urbanismo y frente a sus fuentes de información y métodos mediante los cuales dichos problemas han sido abordados tradicionalmente. Por otro lado, también supone reconocer que, no solo para el campo del urbanismo, sino en general, históricamente, las “fuentes icónicas” han ocupado una posición desventajosa en relación con los “documentos escritos”, tal y como lo apunta Tomás Pérez Vejo (2012: 18): “las imágenes siguen siendo documentos de carácter secundario cuando no claramente marginales, meras ilustraciones de lo que los textos escritos dicen o, en el mejor de los casos, objetos de estudio que necesitan ser explicados, pero no fuentes históricas propiamente dichas”.

El objetivo de este texto es explicar cómo “la producción visual de la ciudad neoliberal” se empieza a construir como un problema y objeto de estudio pertinente para el campo del urbanismo. Una tarea que se ha vuelto necesaria ya que no se cuenta con antecedentes de investigaciones que, como tal, se refieran desde una perspectiva crítica a la producción del espacio urbano sobre-determinada en “lo visual” y, mucho menos, que utilicen las imágenes como fuentes de información primaria y no como simples ilustraciones accesorias. Para argumentar cómo esta producción visual encuentra un valor específico para explicar la producción del espacio bajo la lógica del capitalismo neoliberal global, se ha recurrido a enmarcar este objeto de estudio dentro del universo teórico-conceptual que plantea David Harvey para el campo de la geografía.

En la primera parte de este texto se expone el esquema conceptual que ha permitido a David Harvey llegar a considerar, dentro de su propia agenda de trabajo, una serie de referencias a la cultura, el *marketing*, la publicidad y la imagen mediática en el marco de una discusión sobre la producción del espacio bajo las lógicas del capitalismo neoliberal global. La información se presenta siguiendo un orden argumentativo que va de lo general a lo específico, es decir, se consideran las imágenes mediáticas dentro de procedimientos

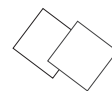
de publicidad inmobiliaria y de *marketing* urbano que al mismo tiempo harían parte de producciones culturales subsumidas dentro de la lógica de la producción del espacio que actualmente define los procesos de urbanización.

En la segunda sección se propone, por un lado, a partir de la teoría del *spatial fix* de David Harvey, explicar el papel determinante que han adquirido el *marketing* urbano, la publicidad y la producción política de la imagen en el actual proceso de transformación socioespacial que experimenta la GAM y, por otro, enunciar las líneas de investigación y los desafíos metodológicos que la intersección entre la producción del espacio y la producción de la imagen abren para el campo del urbanismo. En última instancia, argumentar la posición que adquiere la imagen publicitaria en la investigación sobre la producción visual de la ciudad neoliberal y, específicamente, discutir qué se entiende por producción del espacio urbano sobredeterminada en el campo de lo visual —*mass-mediático*—.

El caracter estético-cultural del capitalismo flexible

La obra de David Harvey constituye una importante contribución a la comprensión de los procesos de producción del espacio bajo la lógica que supone el modo de producción capitalista. Su complejo recorrido intelectual —sensible a problemas de exclusión, explotación, dominación y desigualdad— se caracteriza por el planteamiento de teorías y modelos que explican la producción económica en clave espacial, dentro del marco de una rigurosa revisión en el marco de la crítica de la economía política de Marx. Sin embargo, el alcance de su reflexión en torno al binomio “relaciones sociales” versus “procesos espaciales”, sobrepasa claramente el campo de la geografía y se desborda hacia consideraciones estéticas y culturales que resultan cada vez más importantes para el momento actual del capitalismo tardío.

Interesa pues, discutir el andamiaje conceptual que permite a David Harvey dar cuenta del peso que adquirieron los fenómenos estético-culturales en la coyuntura de transformación político-económica del sistema capitalista que supuso el paso del “fordismo” a la “acumulación flexible”. Su narrativa argumentativa apunta a que las crisis de hiperacumulación signan el carácter expansivo e intensivo del capitalismo neoliberal que, en su carrera por acaparar y fijar el capital financiero, subsume todas las dimensiones de la vida cotidiana. En esta tarea ingente, sobresale el papel que han desempeñado la mediatización de las estrategias políticas o el empleo de fuertes campañas publicitarias de relaciones públicas que, finalmente, han terminado por posicionar a la ima-



gen y a la forma por encima del mensaje y el contenido, es decir, a la estética sobre la ética (Harvey, 1998: 122).

Un primer concepto que aparece como central en la obra de David Harvey y que, podría decirse, se constituye en la base para sus posteriores trabajos, es el de *spatial fix*, que fue abordado tempranamente en *The Spatial Fix: Hegel, von Thunen and Marx* (1975), en *The Limits to Capital* (1982) y en *The Geopolitics of Capitalism* (1985). Considerando las nuevas condiciones de producción capitalista, entiéndase la sobreacumulación y la movilidad del capital, Harvey propone dos acepciones del *spatial fix*: a) *fix* como “arreglo” o “resolución” de la crisis perpetua de sobreacumulación, y b) *fix* como “sujeción” o “fijación” de capital en el lugar. Indistintamente a los dos significados, la teoría del *spatial fix* apunta hacia los procesos de producción, reproducción y reconfiguración del espacio como la arena de discusión idónea para comprender la economía política del capitalismo tardío.

A partir de la teoría del *spatial fix*, David Harvey (2001) concluye que el capitalismo es geográficamente expansivo porque, para resolver su eterna crisis de sobreacumulación, busca perpetuamente recursos, materias primas, nuevos mercados y oportunidades de inversión que demandan de nuevos espacios de producción y consumo tales como megaproyectos de infraestructura y urbanización, entre los que se encuentran desde aeropuertos hasta ciudades. Contradictoriamente, esta expansión geográfica, que conlleva la creación de un nuevo paisaje de estructuras inamovibles donde fijar el capital móvil, ha sido posible gracias a las innovaciones en las tecnologías de transporte y comunicación que han facilitado la aceleración y la progresiva disminución de las barreras espaciales al movimiento de mercancías, personas e información.

Según lo anterior, se entiende que hoy la hipermovilidad del capital financiero-ficticio existe en una relación dialéctica con las inversiones de capital fijo-inmóvil. Esto quiere decir que el capitalismo, en un cierto punto de su historia, tiene que fijarse en el terreno —tiene que construir un espacio fijo necesario para su propio funcionamiento— para superar el espacio —para propiciar la destrucción del espacio y devaluar gran parte del capital invertido en el mismo— y, con ello, dar lugar a una nueva “solución espacial” (Harvey, 2001: 25).

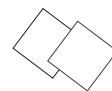
Justamente, la teoría del *spatial fix* retrata la forma en la que la expansión geográfica del capital, por medio de los procesos de urbanización, queda imbricada dentro de una de las contradicciones centrales del modo de producción capitalista que conlleva momentos de “destrucción” y momentos de “creación”.

Considerando la teoría del *spatial fix*, se entiende el valor estratégico que comporta controlar los espacios de acumulación del capital y lo que esto supone, en tanto que el espacio, como los mecanismos para su producción, reproducción y reestructuración, devienen objeto de competencia y mercantilización. Así, en la coyuntura de transición del “fordismo” a la “acumulación flexible”, la producción del espacio queda determinada por la competencia a la que se suman las ciudades y las regiones urbanas para: *a)* controlar los medios tecnológicos de producción y los nuevos espacios de consumo; *b)* centralizar las funciones de comando y administración del capital financiero, y *c)* controlar la redistribución del capital bajo las demandas de las clases sociales dominantes.

Un segundo concepto clave es la “renta de monopolio” (Harvey, 2005b) que, aunque es un término propio del ámbito de la economía política, resulta útil para comprender la forma en que David Harvey posiciona la producción del espacio en medio de la doble contradicción que supone la competencia por el control exclusivo de las ganancias a largo plazo que se obtiene de la comercialización de las ventajas competitivas de un lugar o localización específica. La contradicción radica en que el capitalismo neoliberal entiende que el principio de la libre competencia se opone al de monopolio u oligopolio; no obstante, la competencia por “renta de monopolio” conlleva a una homogeneidad que borra las ventajas competitivas, es decir, borra la condición de excepcionalidad y unicidad que le permiten a una ciudad o región urbana competir por “fijar” el capital.

Justamente, es en la coyuntura de competencia por acaparar y controlar las inversiones de capital fijo e inmóvil, es decir, en la competencia por controlar la producción, la reproducción y la reconfiguración de los espacios para la acumulación de capital, es donde David Harvey posiciona la mercantilización de la cultura en relación con la producción del espacio, por cuanto las prácticas de *marketing* urbano comprendidas dentro de un amplio espectro de estrategias de competencia, que asumen los gobiernos locales alrededor de todo el mundo, realizan reivindicaciones de singularidad y autenticidad que por lo general se canalizan como reivindicaciones culturales para producir una nueva imagen de una ciudad o región urbana con la que se pueda competir interlocal o internacionalmente.

La mercantilización de la cultura queda subsumida dentro de los actuales procesos de producción del espacio urbano, bajo la lógica del capitalismo neoliberal, por lo que, cada vez más, las políticas de planificación urbana dependen en buena medida del *marketing* urbano y turístico que basa sus campañas



publicitarias en un renovado interés por la recuperación e invención de tradiciones locales, la exaltación de las atracciones turísticas —como paisajes naturales o arqueológicos—, la promoción de bienes inmuebles singulares —los barrios antiguos o los edificios icónicos de firmas de arquitectos de renombre mundial—, la promoción de las producciones culturales locales —moda, arte, música, teatro, megaeventos— o inclusive la promoción de los propios modos de vida, comunidades afectivas y recuerdos colectivos.

Las múltiples formas en las que los aspectos culturales —de consumo, del endeudamiento, empresariales— aparecen vinculados con la transformación político-económica del sistema capitalista, posibilitan dimensionar el peso que tienen, en términos generales, las industrias culturales, la publicidad y las tecnologías de información y comunicación en la producción y acumulación de capital. En el caso específico de la producción del espacio, Harvey llega a afirmar que los actuales procesos de urbanización dependen en buena medida de la creación de “sinergias”, justamente a partir de estrategias de *marketing* urbano por medio de las que se crean “patrones de inversiones locales” (Harvey, 2005b: 428) que, como se ha intentado explicar, trascienden la mera inversión en infraestructura física.

Considerando que estas estrategias de *marketing* urbano comportan esfuerzos conscientes para definir y controlar los flujos de información, la producción de conocimiento, la formación de los juicios estéticos y la manipulación de los deseos y el gusto, es posible dimensionar el peso que tienen las transformaciones en el aparato conceptual en la experiencia de la vida cotidiana y, por ende, en todas las producciones materiales dentro de las que se incluyen los procesos de urbanización. En este sentido, las reflexiones que se hacen a propósito de la obra de David Harvey constituyen una provocación para pensar la producción del espacio a la luz de una competencia por controlar la enunciación hegemónica de la ciudad, desde donde es definido un orden simbólico que resulte productivo al orden capitalista neoliberal.

La competencia por definir este orden simbólico estaría sobredeterminada en el campo de lo visual porque consistiría, fundamentalmente, de una batalla discursiva en la que participarían activamente las tecnologías de información y comunicación que posibilitan la producción y circulación de imágenes mediáticas no solo con el propósito de instaurar una identidad en el mercado, crear las condiciones de ventaja necesarias para competir gracias a los discursos de “respectabilidad”, “calidad”, “prestigio”, “confiabilidad” e “innovación”, sino también con el fin de desempeñar la función de controlar la creación de sentido entre la población y establecer valores comunes en torno a las libertades individuales

y el libre mercado, tan necesarios para la construcción de consensos (Harvey, 2005a: 123) que legitimen el orden capitalista neoliberal.

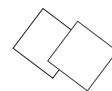
Considerando los argumentos expuestos hasta ahora, se entiende el razonamiento que le permite a David Harvey posicionar el problema de la competencia por obtener el control sobre el capital simbólico colectivo como una vía estratégica no solo para afrontar la transformación político-económica del sistema capitalista y sus sucesivas contradicciones —necesidad de “fijar” el capital para volverlo a “circular”; necesidad de “competir” para “monopolizar”, y necesidad de “destruir” para “crear”—, sino también para la construcción de sinergias y ventajas competitivas del lugar y la construcción de consensos y la naturalización de las relaciones sociales de producción y acumulación capitalista dentro de la vida cotidiana.

Si la publicidad, y específicamente el *marketing* urbano —como una producción cultural sobredeterminada por las producciones visuales—, despolitiza el propio proceso de producción capitalista de la ciudad, invisibiliza la desposesión por “transferencia de activos de las esferas pública y popular a los dominios de lo privado y de los privilegios de clase”; resulta pertinente, para comprender la producción política de la imagen mediatizada, pensar en los significados políticos de los instrumentos culturales (Harvey, 2005a: 46), es decir, los significados políticos de la publicidad y las imágenes mediáticas que han circulado tanto en los medios de comunicación como en las numerosas instituciones que constituyen la sociedad civil.

Esta tarea es, justamente, la que se propone acometer cuando se plantea una investigación en torno a la producción visual de la ciudad neoliberal considerando como fuentes primarias las imágenes publicitarias asociadas con los mercados inmobiliarios urbanos que operan en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. Una investigación que se propone responder a una serie de preguntas respecto de la pertinencia de posicionar a la planificación de la imagen publicitaria de la ciudad en una relación dialéctica con la planificación urbana; ¿sería posible decir que la espectacularización *mass*-mediática de la ciudad opera como otro mecanismo de regulación capitalista? y ¿en qué medida la producción visual de la ciudad neoliberal constituye una perspectiva metodológica útil para el campo del urbanismo?

El carácter visual de la producción del espacio urbano

Considerando estas preguntas preliminares, en esta segunda sección se intentará traer a colación las reflexiones de la agenda de trabajo de David Harvey sobre el carácter estético-cultural del capitalismo flexible que se discutió en



la sección anterior, para posicionar el papel de estas producciones visuales en relación con la producción del espacio urbano en el contexto costarricense. Precisamente, la discusión que se hizo sobre el papel que han adquirido las estrategias de *marketing* urbano y de publicidad inmobiliaria en los procesos de urbanización del capital resulta muy pertinente debido a la forma contundente en que la transformación socioespacial de la GAM registra las evidencias del avance del proyecto neoliberal-global.

En primer lugar, es necesario aclarar que si bien en el contexto costarricense las políticas de reestructuración neoliberal no son recientes, sí lo es su expresión espacial, que se constata por una acelerada urbanización privada de ciertas zonas de la GAM en los últimos 10 años, y que se diferencia claramente de anteriores procesos de urbanización no solo por el tipo de forma urbana que empieza a predominar —la propiedad en condominios horizontales y verticales para uso residencial o comercial—; sino, sobre todo, por el despliegue inusual de unos procedimientos publicitarios asociados a la actividad de los mercados inmobiliarios urbanos. El avance de la urbanización de GAM, sobredeterminado por las lógicas de especulación y competencia y no por la planificación urbana, no hace más que reconfigurar las relaciones de clase en la ciudad.

Esta reestructuración socioespacial de la GAM no puede comprenderse al margen de una “neoliberalización profunda”, en donde la consolidación de un Estado-financiero, la transnacionalización de las economías en la región centroamericana y su incorporación a los circuitos globales fue viable a partir de la década de 1990, en el marco de los procesos de pacificación y nueva agenda en materia de política internacional de Estados Unidos hacia el Istmo. A partir de ese momento, la política de promoción de las “ventajas competitivas territoriales” incluyó la creación de entidades público-privadas —Promotora de Comercio Exterior (Procomer), en 1996, y el Fondo de Desarrollo Tecnológico (Fodotec), en 1990—; reformas a la legislación nacional —incentivos fiscales y flexibilización laboral— y acuerdos comerciales a escala internacional, como el CAFTA en 2007.

A la luz de una política económica que ha apostado por la atracción de Inversión Extranjera Directa (IED), se han consolidado paulatinamente nuevos ejes de acumulación capitalista en Costa Rica alrededor de empresas trasnacionales del ámbito de los bienes raíces, las telecomunicaciones y el diseño y la exportación de *software*.² Sumado a la demanda de infraestructura, servicios

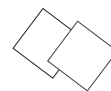
² Sobre este tema véase Juan Pablo Pérez Sáinz y Kimberly Alvarado Ríos (s.f.), *Globalización y nuevos ejes de acumulación en Costa Rica*, San José, Costa Rica, Flacso, en línea <<https://www.american.edu/clals/upload/Globalizaci%C3%B3n-y-ejes-de-acumulaci%C3%B3n-en-CR-borrador-final.pdf>>. [Fecha de consulta: 10 de abril de 2017.]

públicos, espacio de oficinas y nuevos espacios de consumo que estas actividades económicas demandan, el surgimiento de nuevos sectores de clase media vinculadas a estas actividades productivas también ha posicionado la renta del suelo urbano y el mercado inmobiliario de vivienda como espacios de reproducción, acumulación y anclaje de unos capitales cada vez más transnacionalizados.

A partir del trabajo que se ha venido realizando hasta la fecha con las fuentes de investigación y considerando la publicidad inmobiliaria desplegada tanto en revistas impresas como *Construcción*, *Summa*, *Su Casa y Habitar*; revistas digitales como *Inmobilia*, *Image* y *Casas y Estilos Costa Rica* y en publicaciones digitales en los sitios *web* y perfiles en redes sociales de los proyectos inmobiliarios y de las empresas constructoras y desarrolladoras; se intentará definir el peso de este “maniobra publicitaria” y en qué medida la presencia mediática de los proyectos inmobiliarios participan de la expansión geográfica del capital mediante la urbanización de la GAM en el contexto de Costa Rica.

Considerando una revisión preliminar de la publicidad inmobiliaria publicada a lo largo de diez años en la revista *Summa*, se observó que hasta 2008 operó con fuerza en Costa Rica un mercado inmobiliario fundamentalmente de vivienda, alojamiento y atracciones turísticas, alimentado por un fenómeno de la movilidad migratoria que Michael Janoschka (2009) ha denominado como *lifestyle mobility*. En la figura 1 se han agrupado una serie de imágenes que publicitan proyectos inmobiliarios ubicados en la costa pacífica norte del país que muestran el uso exclusivo del idioma inglés, las referencias al lujo, la privacidad y la conveniencia de la proximidad a la línea de playa, denotan el público-meta al que se dirigían dichos desarrollos inmobiliarios, fundamentalmente turistas extranjeros o jubilados estadounidenses.

Este fenómeno de movilidad migratoria también ha impactado zonas periféricas de la GAM a partir de la puesta en valor de otras ventajas competitivas con respecto a otros países de la región, dentro de las cuales se incluyen la relativa proximidad con Estados Unidos, la provisión de una serie de facilidades como hoteles, centros comerciales, hospitales y atención médica de bajo costo, que han posibilitado un tipo de movilidad migratoria asociada con el “turismo médico” que, como actividad ancla, ha supuesto intensos procesos de urbanización de sectores como Escazú, Santa Ana o Ciudad Colón y, en última instancia, la conformación de un polo de desarrollo al oeste de la GAM que depende de la actividad económica de la IED y de un pujante mercado inmobiliario.



La figura 2 muestra una serie de imágenes publicitarias que promueve un tipo de desarrollo residencial que no es urbano, pero tampoco costero, y que se ubica al oeste de la GAM. En estas imágenes sobresale la amplia extensión de las propiedades en venta, un tipo de fraccionamiento que posibilita una baja densidad y amplias zonas verdes.

Imágenes del proyecto "Tamarindo Heights"
Tamarindo, Guanacaste, Costa Rica

Tamarindo Heights
... the destination is your journey

luxury living and nature coexist in perfect harmony in this premier living community located in Tamarindo, Costa Rica.

This private luxury estate spreads across 125 acres with spectacular ocean, lake, river and mountain views.

For more information about private family home lots and custom finished homes contact Tamarindo Lifestyle, S.A., +(506) 653-1448, info@tamarindolifestyle.com, or visit www.tamarindoheights.com.

Tamarindo Heights Playa Tamarindo, Costa Rica Tel.: (506) 653-1448
E-mail: info@tamarindoheights.com www.tamarindoheights.com

Tamarindo Heights

Commercial and residential development in par with Tamarindo

Garden Plaza Shopping Center

20 commercial spaces, a private bank, a modern family gym, and a prestigious supermarket, all in one location.

4 gourmet restaurants in an atmosphere that will recreate the best scenarios of Bali, in the South Pacific.

Parking for 140 vehicles

Tamarindo Heights Hotel & Spa Resort

Integrated to 31 estate villas, with construction set to begin in 2007

Also offered are lots and construction of luxury houses.

Everything in one strategically located area for customers from Tamarindo, Tamarindo, Conchal and neighboring beaches.

Fuente: Publicidad impresa en Revista Summa, Enero, 2007

Fuente: Publicidad impresa en Revista Summa, Febrero, 2007

Costa Rica Real Estate

SPECIALIZING IN THESE AREAS: TAMARINDO • FLAMINGO • COCO • HERMONA

HOME ABOUT US CONTACT US FAQ LINES MAP BLOG

CONDOS FIRE SALES HOUSES LAND LOTS ALL PROPERTIES

You are here: Home / Present / Cost / Search Results / Tamarindo Heights Lot For Sale Costa Rica

TAMARINDO

Tamarindo Heights

The Community

\$15,000 - Large estate lot in the desirable Tamarindo Heights community, situated in the hills at the entrance to Tamarindo beach. Just reduced to \$10,000 and comes with fabulous architectural plans.

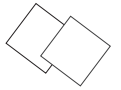
Fuente: Imagen en Website Costa Rica Real State
<http://www.costaricadreamsforsale.com/tamarindo-heights-lot-for-sale-costa-rica/>

Tamarindo Heights

Fuente: Imagen en Website
<http://www.tamarindoheights.com/>



Figura 1. Imágenes publicitarias de proyectos inmobiliarios en la región del Pacífico norte, Costa Rica.



En este caso, la campaña publicitaria se vale de poner en valor aspectos de seguridad, privacidad y proximidad a centros de comercio y servicios que constituyen el centro de las demandas de un público-meta cuya prioridad es el acceso a la propiedad privada que asegure las comodidades para una vida familiar y doméstica, ensimismada en las rutinas diarias, pero que no renuncia a un cierto ideal creado alrededor de la vida rural.

Imágenes del proyecto "Condominio Cerro Colón"
Ciudad Colón, Costa Rica

La entrada de su casa



Lotes desde 1.000 m2

400 mts. este de la iglesia católica de Ciudad Colón

ventas@cerrocolon.com
www.cerrocolon.com



Fuente: Imagen en Sitioweb <http://www.cerrocolon.com/>

- A solo 20 minutos de San José
- Alta plusvalía
- Amplias áreas verdes
- Fácil acceso desde Ciudad Colón
- Acabados de calidad
- Rodadura de vegetación andénica y cabañas
- Vista panorámica
- Electrificación subterránea
- Calles de concreto
- Casa club y piscina
- Canchales de fútbol
- Seguridad y tranquilidad



Fuente: Imagen en Sitioweb <http://www.cerrocolon.com/>

Fuente: Revista Summa 141, Febrero 2006

Imágenes del proyecto "Ciudad - Hacienda Los Reyes"
La Guacima, Alajuela, Costa Rica



Fuente: Publicidad impresa en Revista Summa Mayo, 2008

LOTES CASAS DISPONIBLES



Fuente: Imagen en perfil de Facebook <https://www.facebook.com/lasreyes/>



Prima Financiada Sin intereses



Figura 2. Imágenes publicitarias de proyectos inmobiliarios en la GAM, Costa Rica.

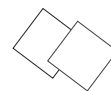


Figura 3. Imágenes publicitarias de proyectos inmobiliarios en la GAM, Costa Rica.

trata de un simple anuncio inmobiliario, porque en este caso se omite del todo referirse al proyecto y a comunicar o vender sus cualidades de diseño; utilizan una serie de metáforas y alusiones indirectas que bien pueden ser analizadas en términos de una reinscripción del espacio urbano bajo criterios de raza, clase y género.

Justamente, el procedimiento publicitario vinculado al mercado inmobiliario urbano que opera en la GAM resulta, por un lado, desconcertante, por su naturaleza transmedial, y por otro, controversial para la realidad costarricense, no solo por la incongruencia de semejante despliegue publicitario con respecto a la escala de la GAM — 2 044 km² y 2 600 000 habitantes— y del mercado inmobiliario, sino, sobre todo, por la manera en que estas imágenes inscriben los imperativos del proyecto neoliberal al tiempo que ocultan los graves problemas urbanos resultado de un histórico y anárquico crecimiento

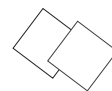
no planificado de la GAM. Podría decirse que la trascendencia de esta producción visual va más allá de la escala de los propios proyectos que publicitan, más bien, la trascendencia podría considerarse en función de lo que estas imágenes median.

Las imágenes anteriores, organizadas en tres grupos, ejemplifican claramente esa voluntad de diversificar las vías para “anclar” —siguiendo la teoría del *spatial fix*— el capital al terreno. Los tres grupos de imágenes dan cuenta del papel diferenciado que cumplen tres estrategias de producción del espacio para distintos grupos sociales —turistas, familias clase media y jóvenes profesionales— y en distintas localizaciones —urbanización en la costa pacífica, en las zonas semirurales de la GAM y en el centro urbano—. Se podría añadir que la forma en que la reproducción y acumulación de capital encuentra, en el contexto específico de Costa Rica, una importante ancla en el mercado inmobiliario distingue la actual producción del espacio bajo las lógicas neoliberales respecto de otros contextos.

El objeto de estudio quedaría definido como una producción visual que, indistintamente de la forma en que ha sido producida o distribuida, hace parte de una “maniobra publicitaria” vinculada con los mercados inmobiliarios. Uno de sus rasgos distintivos es entendido en un sentido amplio porque trasciende los medios más tradicionales —impresos en vallas, revistas y periódicos— y con mayor frecuencia opera como toda una experiencia. Se trata pues de una producción visual que circula en el ámbito público y, por ende, se instala en el sentido común de las personas. De esta forma, constituye una poderosa “vía para crear sentido”, generar y ordenar información, conocimiento y reproducir las propias relaciones sociales de producción y acumulación capitalista.

Reflexiones finales

La obra de David Harvey da cuenta de una reflexión en torno al carácter estético-cultural que ha adquirido el proceso de producción y acumulación capitalista en general y en específico el proceso de producción del espacio bajo la lógica del capitalismo tardío. Argumentando que la relación dialéctica entre la condición de hipermovilidad del capital financiero-ficticio y la competencia por acaparar las rentas monopólicas asociadas a las inversiones de capital fijo-inmóvil, ha dado lugar a los actuales procesos de urbanización que se caracterizan por su naturaleza intensiva y expansiva que, aunque ocurren a escala global, denotan un desarrollo geográfico desigual que reproduce condiciones contradictorias de segregación y elitización al mismo tiempo.



Aunque David Harvey posiciona a las políticas de *marketing* urbano, la publicidad y las tecnologías de información y comunicación como los mecanismos que median las relaciones de reproducción y acumulación de capital dentro de este clima de competencia interlocal e internacional entre las ciudades y las regiones urbanas, su reflexión no agota esta agenda de trabajo, por el contrario, deja abierta una serie de líneas de investigación que vale la pena retomar en el campo del urbanismo. Justamente, la investigación que se plantea sobre la producción visual de la ciudad neoliberal pretende avanzar el conocimiento en torno a posicionar la imagen ya no como fuente o ilustración sino como base metodológica para entender la producción del espacio.

Se entiende que esta producción visual de la ciudad neoliberal se encuentra profundamente ligada a la circulación de imágenes que no se entienden como representaciones sino como un tipo de objeto material y un medio concreto que codifica, en términos estéticos, las prácticas y los usos del espacio y, por ende, también la vida misma en todas sus facetas; y que, como tal, tampoco se puede ignorar su mediación en los actuales procesos de urbanización neoliberal global. La incorporación de esta perspectiva de análisis para reflexionar sobre la producción del espacio supone abrir un camino novedoso en términos metodológicos para el campo del urbanismo; supone ocuparse de entender las dinámicas espaciales en relación con las dinámicas de mercado que las imágenes median mientras circulan dentro de entramados sociales, políticos y culturales.

Por ejemplo, una de esas dinámicas espaciales que hace emerger la producción visual de la ciudad neoliberal es la segregación socioespacial por cuanto: *a)* constituye una enunciación hegemónica de la ciudad; *b)* supone el borrado y la negación sistemática de los contextos específicos en los cuales los desarrollos inmobiliarios son emplazados, y *c)* es la transformación de la relación entre el valor de uso y el valor de cambio de bienes y servicios, de tal forma que el consumo simbólico cobra importancia en la configuración de identidades, sentido de pertenencia y distinción para ciertos grupos sociales. Esta forma de segregación que opera desde lo simbólico-representacional tiene un peso significativo en un escenario de alta polarización social, como es el caso de muchas sociedades latinoamericanas dentro de las que se incluye la costarricense.

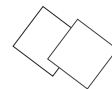
Bajo los imperativos del capitalismo tardío, el éxito de la reconfiguración socioespacial, como la que ocurre en la GAM, corresponde en buena medida a aspectos simbólicos además de los aspectos político-económicos. En la

medida en la que desde el campo del urbanismo se reconocen pautas de segregación diferentes, ahora posibilitadas por procedimientos publicitarios que controlan los mercados inmobiliarios urbanos y las mediatizadas políticas urbanas, se abre una línea de investigación en donde la producción del espacio se sitúa en tensión con la producción de subjetividades a partir de operaciones micropolíticas o biopolíticas posibilitadas por políticas de Estado, prácticas institucionales y tecnologías de información y comunicación.

Si se reconoce que la ciudad es el resultado de un proceso histórico que no solamente se puede rastrear por medio de su transformación física, sino también a lo largo de la transformación del pensamiento que se elabora sobre ella; se podría decir que problematizar la ciudad neoliberal desde la perspectiva de la producción política de la imagen supondría, por un lado, una oportunidad para abordar la producción visual de la ciudad, no solo como una operación publicitaria sobredeterminada en la esfera de lo económico sino, fundamentalmente, en la sociocultural y, por otro, ahondar en las dimensiones simbólicas y el marco disciplinar que posibilita su análisis: los estudios visuales, culturales o urbanos. Al desplazar la discusión hacia ámbitos de la cultura en general, y de los medios audiovisuales en específico, se especula con las posibilidades de generar otro tipo de información y conocimiento para el campo del urbanismo.

Referencias bibliográficas

- Gell, A. 1998. *Art and Agency: An Anthropological Theory*, Oxford, Clarendon Press.
- Harvey, D. 1985. *The Urbanization of Capital*, Oxford, Blackwell.
- _____. 1998. *La condición de la posmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.
- _____. 2001. "Globalization and the "Spatial Fix", *Geographische Revue*, núm. 2, pp. 23-30.
- _____. 2005. *Breve historia del neoliberalismo*, Madrid, Akal.
- _____. 2005b. "El arte de la renta: globalización y mercantilización de la cultura", en D. Harvey y N. Smith (eds.), *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*, Barcelona, Museu d' Art Contemporani de Barcelona, pp. 29-58.
- _____. 2007. *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal.
- _____. 2008. *Rebel Cities*, Londres, Verso.



- Janoschka, M. 2009. "The Contested Spaces of Lifestyle Mobilities: Regime Analysis as a Tool to Study Political Claims in Latin American Retirement Destinations", *Die Erde*, vol. 140, núm. 3.
- _____. 2016. "Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina", *Revista INVI*, vol. 31, núm. 88, pp. 27-71.
- Pérez Vejo, T. 2012. "¿Se puede escribir historia a partir de imágenes? El historiador y las fuentes icónicas", *Memoria y Sociedad*, vol. 32, núm. 16, pp. 17-30.

El “método mixto” para estudiar los alcances de la “economía criminal” en el mercado inmobiliario de Tijuana, México (2000-2010)

Zulia Orozco Reynoso
zulia.orozco.pnud@gmail.com

Alumna del Doctorado en Urbanismo
Lic. en Derecho

Tutor: Dr. Héctor Castillo Berthier
Cotutores: Dr. René Jiménez Ornelas
Dr. Luis Astorga Almanza

Resumen

¿Cómo conocer la influencia que ha dejado la economía criminal en el espacio social y el mercado inmobiliario de Tijuana (2000-2010)? Sin lugar a duda, investigar este fenómeno socioeconómico requiere mucho esfuerzo, pero con metodologías que aplican métodos mixtos es posible estudiar y conocer con mayor profundidad diversas dimensiones y variables del caso. Estas metodologías consisten en la integración de información cuantitativa, cualitativa y otra que pueda aportar el desarrollo de la investigación. ¿Cuándo una investigación justifica el uso de una metodología de “métodos mixto”? Se deben cumplir al menos dos premisas: 1) cuando no se logra profundizar con detalle en un problema que es objeto de estudio; y 2) cuando existen múltiples fuentes de información que enriquecen la investigación. El objetivo de este ensayo es justificar la importancia de utilizar metodologías como la aquí descrita, particularmente en el fenómeno de la economía criminal, que está asociada al fraude, la corrupción política y el lavado de dinero. Si a lo anterior se suma la influencia que ha tenido esta economía en el mercado inmobiliario de una ciudad fronteriza, puede ser de mucha utilidad para conocer nuevos senderos de investigación.

Palabras clave: Tijuana, economía criminal, métodos mixtos, mercado inmobiliario, violencia.

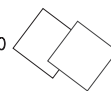
Abstract

How can we measure the influence of criminal economy in Tijuana's social space and real estate market (2000-2010)? Without a doubt, researching this socioeconomic phenomenon requires a lot of effort, but through methodologies that apply mixed methods, we can study and know in greater depth various dimensions and variables of the study. These methodologies consist of the integration of quantitative, qualitative, as well as other data that can contribute to the development of the research. When does an investigation justify the use of a mixed method methodology? We believe that at least two premises must be fulfilled: 1) when it is not possible to go into detail in a problem that is the object of study, and 2) when there are multiple sources of information that enrich the research. The purpose of this essay is to justify the importance of using methodologies such as the one described here, particularly in the phenomenon of criminal economy, which is associated with fraud, political corruption and money laundering. If we add the influence that this has had on the real estate market of a border city, it can be very useful to understand and open new research paths.

Keywords: *Tijuana, criminal economy, mix methods, real estate market, violence.*

¿Qué es y cuándo una investigación justifica el uso de métodos mixtos? Este enfoque de investigación implica una reflexión multifactorial, multianalítica, que conjunta necesariamente saberes de distintas técnicas. En las próximas páginas se desarrollarán las múltiples “dimensiones” que integran la propuesta metodológica para estudiar la influencia de la “economía criminal” en el espacio social de Tijuana. A lo largo del texto se abordarán cinco grandes grupos en los cuales se sustenta la investigación: *a)* conceptos teóricos, *b)* marco conceptual, *c)* entrevistas estratégicas, *d)* mapeo de bienes inmuebles y tabla de valores, y *e)* dimensiones e indicadores.

Este caso, una investigación en torno a la “presunta” influencia de la economía criminal en el mercado inmobiliario de Tijuana hasta 2010, se apoyará en información cualitativa —entrevistas de profundidad—, cuantitativa —estadísticas oficiales, tabla de valores de inmuebles, índices de percepción de inseguridad, entre otros—, y mapeo georeferencial —por medio de *Google Earth*



y sistemas de información—, con el objetivo de construir un análisis integral y de mayor profundidad sobre un problema complejo.

En efecto, antes de avanzar, es importante desarrollar los conceptos clave de nuestra investigación, aquellos que forman parte de nuestro marco conceptual. En la tabla 1 se integran aquellos pilares conceptuales que sostienen teóricamente la investigación:

<p>Tabla 1. Conceptos clave para analizar la influencia de la economía criminal en el mercado inmobiliario de Tijuana, México (2000-2010).</p>
<p>Espacio social</p>
<p>Territorio delimitado geográficamente, el cual está habitado por una sociedad cuyo grado de complejidad e integración varía. Quizá, lo que toda sociedad comparte es la división del trabajo y las clases sociales (con excepción de las sociedades nómadas). En ese tenor, el espacio social tiene una dimensión física (geopolítica), y una dimensión simbólica la cual permite el intercambio de códigos basales entre los sistemas: económico, cultural, político, salud, legal, religioso, artístico y educativo, entre otros. El espacio social es el contenedor de aquello que nombramos, o dejamos de nombrar. Abarca los espacios públicos y privados, porque el espacio privado existe, en tanto esté en el espacio público.</p>
<p>Criminalidad</p>
<p>Son aquellos actores sociales, que sin importar su <i>estatus social</i> y <i>situación jurídica</i>, incurren en actos ilícitos cuando menos señalados en las siguientes normas jurídicas: Ley Federal Contra la Delincuencia Organizada; Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos; <i>Ley de Migración</i>; <i>Ley General de Salud</i>; <i>Código Penal Federal o disposiciones correspondientes de la legislación correspondiente del estado de Baja California</i>; <i>Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en Materia de Trata de Personas y para Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos</i>; <i>Ley General para Prevenir y Sancionar los Delitos en Materia de Secuestro</i>; <i>Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos</i>; <i>Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita</i>; <i>Ley de Instituciones de Crédito</i>; <i>Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito</i>; <i>Ley de Uniones de Crédito</i>; <i>Ley de Ahorro y Crédito Popular</i>; <i>Ley para Regular las Actividades de las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo</i>; <i>Ley de Mercado de Valores</i>; <i>Ley de Sociedades de Inversión</i>; <i>Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro</i>; <i>Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros</i>; <i>Ley Federal de Instituciones de Fianzas</i>; <i>Ley Federal de Juegos y Sorteo</i>; <i>Ley General de Responsabilidades Administrativas</i>.</p>

Entre los delitos que destacan son: las operaciones con recursos de procedencia ilícita, fraude, extorsión, secuestro, tráfico de personas, trata de personas, juegos de azar, homicidios, secuestros, robo con uso de violencia, trasiego de sustancias ilícitas; tráfico de especies en peligro de extinción. Ahora, el *quid* del asunto está en que **no todos los actores que integran la criminalidad están detenidos o identificados por las autoridades correspondientes, como (presuntos) criminales. En ese sentido, el componente de ilegitimidad es fundamental para comprender el alcance del concepto.** Ciertamente nadie está exento de cometer un delito, pero cuando este se realiza de forma reiterada (aunque sea esporádicamente) y con alevosía, estamos refiriendo a un actor social (por ejemplo, empresario, gobernador o deportista) que cualquiera que sea su *status social*, integra la categoría de la criminalidad. Otro punto relevante es el que dichos actores pueden operar como personas morales; sin embargo, invariablemente recaerá la responsabilidad en la(s) persona(s) física(s). Se reconoce que una limitación de la presente investigación es considerar únicamente a actores sociales vinculados a delitos de orden federal y no así del orden común; sin embargo, la metodología se focaliza en economías criminales que pueden influenciar significativamente el mercado inmobiliario de una ciudad.

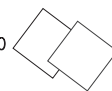
Economía criminal

Los recursos financieros de origen ilícito obtenidos por la criminalidad, tras la explotación de bienes y/o servicios en mercados ilegales locales/mundiales. Es decir, es el fondo financiero que se obtienen después de cometer un ilícito. La economía criminal va más allá del *proceso de lavado de dinero* que incluye los procesos de colocación, estratificación e integración en el sistema financiero. **La economía criminal es una categoría metafórica, porque a pesar de que el dinero sucio es integrado al sistema financiero logrando así el blanqueo, sigue siendo una moneda de pago por actividades delictivas, sean o no procesadas legalmente la persona física y/o moral.** Esta categoría no integra la economía derivada del delito ordinario o de orden común, pues la metodología de la presente investigación se concentra en la capacidad económica de influenciar significativamente el mercado inmobiliario de una ciudad.

Geografía del poder criminal

El concepto surge a propósito de *geography of class power*, término que aborda narrativamente David Harvey en *Space of Capital*. Se lee en dicho texto:

The accumulation of capital has always been profoundly geographical affair. Without the possibilities inherit in geographical expansion, spatial reorganization and uneven geographical development, capitalism would long ago have ceased to function as a political economic sys-



tem. This perpetual turning to "a spatial fix" to capitalism's internal contradiction (most notably registered as an over accumulation of capital within a particular geographical area) coupled with the uneven insertion of different territories and social formations into the capitalist world market has created a global historical geography of capitalist accumulation whose character needs to be well understood.²

En ese tenor, pensamos que la **economía criminal** también se puede trazar en **rutas, zonas** e, incluso, en **geografía(s) del poder criminal**, que puede ser **mapeada georeferencialmente** al localizar bienes inmuebles (véase definición de *mercado inmobiliario*) **presuntamente influenciados por una economía criminal, sin que necesariamente alcance a discriminar entre a) lavado de dinero, b) corrupción política y/o c) fraude fiscal**. Al hablar de una geografía del poder criminal, intrínsecamente estamos abordando el espacio social: aquel **público y privado**. Asimismo, reconocemos que la **geografía del poder criminal** mapea únicamente la economía de la criminalidad que realiza delitos de orden federal, puesto que la metodología se concentra en el mercado inmobiliario influenciado por los incisos a, b y c señalados previamente.

Mercado inmobiliario

Christian Topalov define el sector inmobiliario como aquel que "produce y hace circular las mercancías inmobiliarias. Este sector incluye, claro está, la industria de la construcción y también todas las otras actividades capitalistas que intervienen en el ciclo de conjunto del capital en el sector: la promoción inmobiliaria, los rentistas inmobiliarios, el crédito inmobiliario".³ Es decir, el sector inmobiliario abarca constructoras, agencias, bancos, notarios públicos, entre otros actores señalados en el apartado dedicado a la propuesta de Brigitte Unger, en el presente capítulo.

En ese sentido, el **mercado inmobiliario** es solamente una parte del sector inmobiliario, y se concentra básicamente en la oferta y demanda de los bienes inmuebles: casas, terrenos, edificios, arenas públicas, edificios públicos, complejos deportivos, bodegas, entre muchos otros. Para Brun, el mercado inmobiliario es el "conjunto de compradores potenciales con necesidad de satisfacer la adquisición, venta o disfrute de un inmuebles mediante la transacción o acuerdo de negociación con el proyecto".⁴ El especialista divide el mercado en dos: "comercialización inmobiliaria" y "administración inmobiliaria".

² David Harvey, (2001) *Spaces of Capital*. UK, Edinburgh University Press, p.

³ Christian Topalov. 1979. *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*, México, Edicol.

⁴ Orientación Inmobiliaria Profesional. 2015. *El mercado inmobiliario*. En línea <<https://hebrun.wordpress.com/2015/05/12/mercado-inmobiliario/>>. [Fecha de consulta: 6 de abril de 2017.]

En el primero de estos se integran los nuevos proyectos, la reventa, el mercado de suelos y turístico; en tanto que la segunda categoría se enfoca en la administración de arrendamientos y de condominios.⁵ Tomando en consideración lo anterior, retomaremos la descripción inmobiliaria que realizó la profesora Unger como nuestro objeto de estudio:

a) Terrain and b) buildings: Terrain is integrated by 1) those not developed, 2) developing and 3) developed; while the buildings are integrated by 2 subcategories: a') civil engineering and b') above the ground. The section of a') civil engineering is integrated by I. public services, II. Infrastructure, and III. sports complexes.

As section b') above the ground, this is subdivided into I) residential and II) non-residential. The first subcategory includes i. houses, ii. departments and iii. farms (basically any space that is considered a home); while the second subcategory covers i. workshops, ii. industrial buildings, iii. commercial buildings, iv. public buildings and churches.⁶

Violencia

De acuerdo con la normatividad que rige el Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia 2014-2018, del Gobierno de la República, se comprende por violencia:

El uso deliberado del poder o de la fuerza física, ya sea en grado de amenaza o efectivo, contra uno mismo, otra persona o un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones. Quedan incluidas las diversas manifestaciones que tiene la violencia, como la de género, la juvenil, la delictiva, la institucional y la social, entre otras (Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia, Art. 4, Fracc. XI).⁷

De igual forma, por violencia urbana la normatividad comprende:

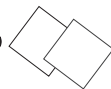
Aquella ejercida en el marco de las relaciones y dinámicas mediadas por la convivencia urbana, cuyas expresiones más frecuentes son el robo a mano armada, las amenazas, las agresiones, los golpes, los secuestros y el homicidio.⁸

⁵ *Ídem.*

⁶ Brigitte Unger. 2011. *Money Laundering in the Real Estate Sector. Suspicious Properties*, Reino Unido, Edward Elgar, p. 8.

⁷ *Diario Oficial de la Federación*. 2014. Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia 2014-2018, en línea <http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343087&fecha=30/04/2014>.

⁸ *Ídem.*



Marco teórico

Una vez definidos los conceptos se puede abordar el marco teórico. Al respecto es importante señalar que la propuesta se construye sobre los avances de la economista Brigitte Unger y el geógrafo David Harvey. Se intenta contribuir, por medio de la sociología urbana y, principalmente, del "reconocimiento del conocimiento local, de aquellos que han sido residentes y víctimas (in)directas de la violencia y la criminalidad".

De hecho, se hace un paréntesis para compartir que se opta deliberadamente por esta estrategia debido a que se reconoce que la esfera legal es muy limitada en un país donde la cifra negra es recurrentemente alta,⁹ la corrupción cotidiana,¹⁰ y las instituciones policiales tan débiles¹¹ que es imposible pensar siquiera en trabajos de inteligencia policial aplicada al sector inmobiliario, tanto de carácter preventivo como reactivo. Se cree, y con ello se cierra el paréntesis, que los ciudadanos que viven y conocen la ciudad aportan desde su experiencia cotidiana lo que refleja un conocimiento fáctico y exquisito de la realidad social.

Regresando a las propuestas de Unger y Harvey —que por motivo de espacio no las incorporamos—, se considera que:

- La división del mercado inmobiliario que realizan es relevante para organizar la reflexión especializada en la materia; sin embargo, sería interesante sumar a la categoría de obras civiles, la subcategoría de "mega estructuras deportivas" (estadios profesionales).
- La "economía criminal" tiene profundas implicaciones (in)directas en la vida cotidiana de los ciudadanos, pero principalmente en el Estado de derecho y la democracia.
- El "lavado de dinero", como proceso, debe estudiarse desde la multidisciplinariedad.
- La "economía criminal" tiene invariablemente efectos en el corto, mediano y largo plazo.

⁹ Véase Humberto González. 2016. La cifra negra en México. En línea <<http://puntodecimal.mx/cdmx/la-cifra-negra-en-mexico>>; y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública.

¹⁰ Véase Transparencia Mexicana. 2017. *Reformas legislativas no logran frenar caída en el Índice de Percepción de la Corrupción*. En línea <<http://www.tm.org.mx/ipc2016/>>.

¹¹ The International Police Science Association. 2016. *World Internal Security and Police Index*. En línea <<http://wisindex.org/#countries/MEX>>.

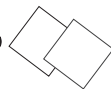
- Al igual que el sector inmobiliario, los médicos cirujanos y los arquitectos son aquellos profesionistas principalmente beneficiados por la corrupción y la economía ilegítima.
- El poder político y económico ilegítimo se concentra en una “geografía del poder criminal”.
- La geografía urbana materializa la distribución desigual de la riqueza, los medios de producción y las oportunidades de desarrollo (i)legítimas.¹²

Así, una área de oportunidad internacional puede ser la homologación de los criterios para lograr una definición teórica, política y jurídica del “mercado inmobiliario”, que es precisamente donde se materializan las importantes transacciones de capital ilegítimo. Ciertamente, se cuenta ya con algunas propuestas conceptuales de lo que implica el sector y mercado inmobiliario; sin embargo, el concepto desde el punto de vista teórico, político y especialmente jurídico, no se encuentra homologado, y por ello el significado de la acción no es el mismo para México que para Uruguay o Pakistán.

Sin esta herramienta, se pierde la oportunidad de elaborar bases de datos que en el mediano plazo permitan analizar y desarrollar “buenas prácticas” en materia de transparencia, rendición de cuentas y responsabilidad social en el sector empresarial. El ejemplo más claro de lo anterior son los homicidios dolosos. Naciones Unidas ha trabajado con la mayor cantidad posible de países para homologar los criterios de evaluación de lo que es, y lo que no es, un homicidio doloso. Sin duda vale la pena replicar el ejercicio, pero en lo que respecta al sector inmobiliario, porque puede dar los insumos necesarios para cambiar la calidad de vida mediante acertadas políticas públicas.

Por otro lado, parece complicado definir como tal los efectos en el corto, mediano y largo plazo de la economía criminal. Esto se debe a que se desconoce si el capital tendrá una mayor afectación o beneficio en la comunidad donde se concentra el recurso. Definitivamente, sería necesario hacer una investigación minuciosa en la materia para confirmar o rechazar la premisa. En relación a este y el punto anterior, la pregunta obligada sería: ¿por qué algunos países (des)aprueban bancas con secreto bancario? De ahí la importancia de la homologación de criterios.

¹²Véase Zulia Orozco. 2017. *Economía criminal en el mercado inmobiliario de Tijuana*, México, Alcances en el espacio social (2000-2010). Documento interno.



Por tal motivo, se prefiere trabajar el análisis desde una "economía criminal" que no tiene "fecha de caducidad", así como una "criminalidad" que no tiene "límites legales". Por otra parte, si bien el marco conceptual de "espacio social" integra lo público como lo privado; la "geografía del poder criminal" se concentra en "una porción de la totalidad" de la ciudad estudiada. En ese sentido, se parte de la premisa que el "capital ilegítimo" brinda un "poder político y económico" a la criminalidad, el cual se puede materializar en la geografía urbana que es influenciada directamente.

Por otra parte, si bien la "violencia urbana" no tiene necesariamente una relación directa con la "economía criminal", sí es cierto que se le asocia con el crimen organizado. En ese sentido, debido a que Tijuana contó durante 2000-2010 con una importante presencia de células criminales, es inevitable no mencionar la tríada economía criminal-espacio social-violencia urbana. Justamente para encapsular mejor el análisis en la materia, se busca el apoyo de los indicadores, así como información cualitativa recuperada de las entrevistas estratégicas.

A continuación se describirán con mayor profundidad los procedimientos utilizados para recopilar información de primera y segunda mano, así como la información que se obtendrá de sistemas de información georeferencial.

Estos son:

- Entrevistas estratégicas.
- Mapeo de bienes inmuebles y tabla de valores.
- Dimensiones e indicadores socioeconómicos.

Una de las principales contribuciones de esta investigación es la generación de información "cualitativa" desde el enfoque socioantropológico. Es decir, se sistematiza y "reconoce la valiosa experiencia de vida que tuvieron los tijuanaenses entre 2000 y 2010". En ese tenor, se buscó entrevistar a 40 personas "estratégicas", las cuales han vivido al menos los últimos 25 años en la ciudad, y han sido víctimas (in)directas de la violencia,¹³ motivo por el cual pueden colaborar con conocimiento y fluidez en el diálogo.

De tal forma que, con entrevistas de profundidad semiestructuradas —realizadas a abogados, arquitectos, médicos, periodistas, integrantes del crimen organizado, víctimas de secuestro, empleados de casinos, artistas, funciona-

¹³ Dos de los entrevistados se vieron obligados a desplazarse a Estados Unidos; el resto son víctimas de violencia, que no está directamente relacionada con el mercado inmobiliario.

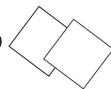
rios públicos y empresarios, entre otros—, se generó una narrativa histórica, socialmente legítima y convalidada por ellos mismos, que sumó saberes desde distintos ángulos, ya sea como actores sociales y/o multidisciplinares. Finalmente, más no por ello menos relevante, además de la narrativa señalada, se generó un mapeo colectivo de lo que se argumentó. Se trata de bienes inmuebles influenciados por la economía criminal, vinculada a procesos de lavado de dinero, corrupción y/o fraude.

En relación con el concepto “geografía del poder criminal”, es importante conocer si existe o no una “ruta geográfica” de la “economía criminal” que trastoca directamente los bienes inmuebles en la ciudad. Como ya se señaló, los saberes locales son una fuente fundamental en dicho mapeo. Cabe destacar que dicho conocimiento no se basa necesariamente en procesos judiciales, reportes institucionales o notas periodísticas; sin embargo, se reconoce la importancia de la experiencia de vida; así como de aquellos “saberes específicos”, que interpretan “complejos códigos simbólicos”, que arrojan “incoherencias” o “ruido” desde cualquier lógica: económica, social, cultural, laboral y/o jurídica local. La premonición, en ese sentido, se sustenta en aquellos saberes de la vida cotidiana que dominan el contexto local desde hace 25 años, y que incluso son reconocidos por otros, por medio de diversas narrativas.

Por otra parte, respecto a la “tabla inmobiliaria”, esta registra valores promedio de casas, departamentos y terrenos en 850 colonias de la ciudad, particularmente dimensiones, costos de construcción y valor de mercado. Es importante señalar que toda la información “cuantitativa” sistematizada en la base de datos es de carácter oficial, proporcionada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y cubre el periodo 2000-2010. Con esta información se cotejan los cambios registrados en el mercado inmobiliario de las colonias que serán objeto de estudio.

Ahora, con el objetivo de comprender el alcance que tuvo la economía criminal en el espacio social de Tijuana de 2000 a 2010, se abordarán cuatro grandes dimensiones que serán la guía a lo largo del análisis. Las dimensiones que se estudiarán son: económica, Estado de derecho, social y urbana. Es cierto que la economía criminal influye muchas otras áreas de la vida cotidiana; sin embargo, por cuestión de tiempo, nos sujetaremos solamente a las mencionadas.

Se comienza con la dimensión “económica”, en la que se estudian cinco variables, a manera de conocer mejor el contexto de “seguridad y estabilidad económica en la localidad”. La violencia es un factor que impacta el desarrollo



económico de la ciudad,¹⁴ por ello es importante conocer si, durante ese periodo, se mantuvieron las siguientes variables estables:

- Inversión extranjera directa (IED) en el sector industrial de la ciudad.
- Número de negocios abiertos en las zonas turísticas de la ciudad.
- Número o porcentaje de turismo internacional anual.
- Número de establecimientos de cambio de divisa y de casas de empeño operando.
- El PIB *per cápita* de la ciudad, y preferentemente de las colonias que son objeto de estudio.

Se puede abundar en diversas áreas, pero nuestro objetivo es conocer si la economía criminal influyó el mercado inmobiliario local y, de ser el caso, comprender los alcances —de la criminalidad y la violencia— en el espacio social.

Ahora, respecto a la segunda dimensión "Estado de derecho", esta tiene una orientación hacia la violencia —delitos de alto impacto social— y procesos internos de instituciones de seguridad pública. Esto se debe a que se presentó un "periodo salvaje", particularmente entre 2008-2010, en el que la violencia —propiciada por la criminalidad— influyó el espacio social de Tijuana. En ese tenor, interesa analizar las siguientes variables para la "dimensión de Estado de derecho":

- Número de homicidios.
- Número de secuestros.
- Número de extorsiones.
- Número de robos con violencia.
- Número de jóvenes detenidos.
- Número de policías.
- Número de militares.
- Número de periodistas/activistas asesinados.
- Número de incidentes especiales al interior de las instituciones de seguridad pública.
- Número total de bienes inmuebles asociados al crimen organizado por el gobierno de Estados Unidos.

¹⁴Beatriz Magaloni *et al.* 2013. Las consecuencias económicas de la violencia del narco en México. EEUU, Banco Interamericano para el Desarrollo, pp. 40. En línea <<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/4679/Las%20consecuencias%20econ%20de%20la%20violencia%20del%20narcotr%20en%20M%20xico.pdf?sequence=1>>. [Fecha de consulta: 9 de abril de 2017.]

Estas variables arrojarán suficiente información “cuantitativa” y, al contrastarlas con otras capas informativas, tanto de “dimensiones” como de valores asociados al mercado inmobiliario, se podrá conocer, con mayor profundidad, el contexto local entre 2000-2010.

La tercera dimensión que se estudiará es la “social”, en la cual se hará un esfuerzo por “visibilizar aquellos fenómenos reconocidos, más no registrados oficialmente”; y que dichos cambios hayan influenciado posiblemente no solo a Tijuana, sino también a la ciudad vecina, San Diego, California. Así, de esta dimensión se desarrollan las siguientes variables:

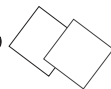
- Desplazamiento (in)voluntario.
- Confinamiento voluntario.
- Cambio de hábitos y rutinas.
- Prestigio e identidad local.
- Miedo y percepción de inseguridad.
- Cambio de residencia hacia Estados Unidos.

Asimismo, la cuarta y última dimensión que se estudia es la “urbana”. Todas las dimensiones son importantes, pero esta en especial, porque conecta con el eje transversal de la investigación que, a su vez, se enlaza con el mapeo, las entrevistas estratégicas y la tabla de valores inmobiliarios. Así, se abordan analíticamente las siguientes variables:

- Número de residencias (casa/departamento) abandonadas.
- Número de casinos en operación.
- Número de bienes inmuebles asociados a la economía criminal.
- Número de bienes inmuebles sustraídos por la Procuraduría General de la República por lavado de dinero.
- Número de parques y áreas verdes.
- Número de centros comunitarios operando.
- Número de proyectos inmobiliarios en construcción en la ciudad.

Cada una de las dimensiones aporta saberes importantes, aunque se reconoce que la dimensión urbana es el vínculo conductor entre estas. Asimismo, la dimensión social aporta para este proyecto de investigación, con sensibilidad, la narrativa del dolor, la angustia e incluso cambios trascendentales en los estilos de vida de la personas entrevistadas.

Así, se recolectan tres tipos de “datos” en la investigación: 1) información cualitativa —entrevistas—; 2) información cuantitativa —dimensiones y tabla



de valores—; y 3) mapeo de inmuebles a través de SIG —mapeo en ArcGis—. A continuación se hará una breve descripción de la estrategia para sistematizar la información y para analizar la interacción entre las variables seleccionadas.

Una vez transcritas y encryptadas las entrevistas, se analizarán de acuerdo con las "principales ideas, eventos o problemas" narrados por ellas. Se debe recordar que las personas seleccionadas "estratégicamente" tienen perfiles profesionales distintos y que han sido víctimas directas de la violencia en contextos variados. Por ello, previo a una descripción profunda de los conceptos y el objetivo de la investigación a los entrevistados, el análisis se focaliza en conocer lo siguiente:

- *Actores locales.* Aquellas personas, físicas o morales, que son identificadas con la "criminalidad" por publicaciones en medios locales; por que han trabajado cerca de ellos y han identificado "malas prácticas"; por que han sido detenidos y luego puesto en libertad sin una aclaración o contrademanda por daños a la moral; por reportes internacionales; por que viven en la zona y el estilo de vida no es coherente con su desempeño laboral-cultural.
- *Lugares.* Espacios públicos y/o privados que son asociados a la economía criminal/criminalidad. Por ejemplo, casas donde mantuvieron a víctimas de secuestro u hoteles asociados al crimen organizado. Que haya una argumentación histórica o de identificación para determinar que el espacio está asociado al lavado de dinero, corrupción política y/o fraude.
- *Patrones.* Ciertos hábitos, tanto de las víctimas como de la criminalidad, que pudiesen ilustrar mejor el contexto histórico y su relación con la economía criminal. Los patrones pueden referirse a relaciones económicas, formas de operar, o incluso con quienes se vinculan.
- *Historia.* Narrativa profunda que describe el escenario local de la ciudad durante el "periodo salvaje", así como su historia de vida y la de sus familias, y cómo estas se vinculan entre sí. Esta información permitirá estudiar con detalle la relación violencia-espacio social.

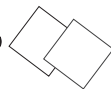
Esta información será utilizada para describir cómo "vivieron" la ciudad los "tijuanaenses" durante esa década. Ahora, respecto a la información "cuantitativa" que se refiere a la tabla de valores inmobiliarios y las dimensiones, se abordará con detalle una "comparativa" entre las colonias que son objeto de estudio, en la que se revisarán costos, tamaño de superficie y valor de merca-

do, tanto de terrenos como de departamentos y casas. La tabla está integrada por los siguientes datos:

- Código postal.
- Asentamientos (por código postal).
- Tipo de asentamiento.
- Municipio.
- Estado.
- Valor de mercado promedio de la construcción por metro cuadrado de casa.
- Valor de mercado promedio de la construcción por metro cuadrado de departamento.
- Valor de mercado promedio de terreno.
- Valor promedio de construcción de metro cuadrado de casa.
- Valor promedio de construcción de metro cuadrado de departamento.
- Valor promedio del importe concluido de construcción de casa.
- Valor promedio del importe concluido de construcción de departamento.
- Promedio de metros cuadrados de superficie accesoria de casa.
- Promedio de metros cuadrados de superficie accesoria de departamento.
- Promedio de metros cuadrados de superficie de construcción de casa.
- Promedio de metros cuadrados de superficie de construcción de departamento.
- Promedio de metros cuadrados de superficie de terreno.

La información analizada de las cuatro dimensiones —económica, Estado de derecho, social y urbana— se nutre de estadísticas oficiales y de las entrevistas particularmente para el tema de desplazamiento e identidad local. Cabe señalar que a las variables se les asignará un porcentaje, de acuerdo con el total de estas en cada dimensión, de tal manera que se logre una comprensión de la complejidad de los fenómenos que ocurrieron en cada una de las dimensiones, en la localidad.

Finalmente, el mapeo de inmuebles se realizará por medio de: 1) la identificación individual por los criterios previamente señalados; 2) reportes oficiales nacionales e internacionales; 3) experiencias de vida; y 4) información proporcionada por medios de comunicación. La sistematización del mapeo consistió preliminarmente en que cada uno de los entrevistados tuviera acceso directo a la computadora, particularmente al programa *Google Earth*, y



que buscaran y seleccionaran cada una de las propiedades señaladas, mientras compartían el argumento de la selección.

Asimismo, una porción del mapeo se debe a experiencias personales e incluso a historias de vida locales narradas por vecinos indirectamente. De tal suerte que la información se puede confirmar con otro vecino, o bien con los archivos de los medios de comunicación. Ahora, posterior a la sistematización en *Google Earth*, la información se pasa al programa ArcGIS para asegurar los datos.

Cabe señalar que el mapeo se utilizará para abordar el concepto de "geografía del poder criminal", y se determinará si en esa época hubo o no una "ruta"¹⁵ dónde la "criminalidad" invirtió su "capital ilegítimo" en el mercado inmobiliario. Vale la pena comentar que, si bien el mapeo arrojará una "ruta" de inversión,¹⁶ esta no significa que ahí radique la "criminalidad". En cambio, con la tabla de valores inmobiliarios que analiza los cambios —sustantivos— de valor en la propiedad, quizá se pudiesen determinar las colonias en donde dichos actores pudiesen vivir, considerando el incremento desproporcionado de los precios de la propiedad durante esa década.

A manera de conclusión, es posible señalar que la investigación que aplica métodos mixtos es un producto de información cuyo cruce es exponencial. El ejemplo que discutimos es tan complejo que apenas se empieza a explorar con profundidad. Esta propuesta rompe los esquemas legales y financieros para abordar el análisis del lavado de dinero; por el contrario, aporta un enfoque social que enriquece la narrativa histórica con información de primera mano, información oficial de carácter cuantitativo y el uso de tecnología para dar seguimiento a un fenómeno que solía ser simbólico, justamente porque no había una metodología que lo materializara. Enhorabuena por la investigación multidisciplinaria que aporta los métodos mixtos, una poderosa herramienta del siglo XXI que permitirá avanzar rápida y profundamente en la ciencia.

Bibliografía

Demary, Markus *et al.* 2009. *Wirtschaftsfaktor Immobilien. Die Immobilienmärkte aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive en Zentrum für Europäische Wirts-*

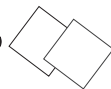
¹⁵ Es el camino o la trayectoria espacio-temporal que, en términos generales, parte del punto A al punto B.

¹⁶ Esta trayectoria se especializa en la inversión de la "economía criminal", materializada en el mercado inmobiliario de la localidad.

- chaftsforschung*, en línea <http://bid.info/wp-content/uploads/2012/10/Gutachten_Volkswirt_Bedeutung.pdf>.
- Diario Oficial de la Federación*. 2014. Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia 2014-2018, en línea <http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343087&fecha=30/04/2014>.
- Glenny, Misha. 2009. *McMafia. A Journey through the Global Criminal Underworld*, Estados Unidos, First Vintage Books Editions.
- Harvey, David. 1982. *The Limits to Capital*, Estados Unidos, The University of Chicago Press.
- _____. 2001. *Spaces of Capital*, Reino Unido, Edinburgh University Press.
- _____. 2009. *Social Justice and the City*, Georgia, The University of Georgia.
- Husserl, Edmund. 2012. *Ideas. General Introduction to Pure Phenomenology*, Nueva York, Routledge.
- Magaloni, Beatriz *et al.* 2013. *Las consecuencias económicas de la violencia del narco en México*, Estados Unidos, Banco Interamericano para el Desarrollo, en línea <<https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/4679/Las%2520consecuencias%2520econ%25C3%25B3micas%2520de%2520la%2520violencia%2520del%2520narcotr%25C3%25A1fico%2520en%2520M%25C3%25A9xico.pdf?sequence=1>>.
- Marx, Karl. 1973. *Grundrisse*, Reino Unido, Middlesex / Penguin.
- Orientación Inmobiliaria Profesional. 2015. *El mercado inmobiliario*, en línea <<https://hebrun.wordpress.com/2015/05/12/mercado-inmobiliario/>>.
- Unger, Brigitte. 2007. *The Scale and Impacts of Money Laundering*, Reino Unido, Edward Elgar.
- ____ y Joras Ferwerda. 2011. *Money Laundering in the Real Estate Sector*, Reino Unido, Edward Elgar.
- ____ y Daan van der Linde. 2013. *Research Handbook on Money Laundering*, Reino Unido, Edward Elgar.
- Schutz, Alfred. 2000. *El problema de la realidad social*, México, Fondo de Cultura Económica.

Normatividad

- Ley Federal contra la Delincuencia Organizada.
Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.
Ley de Migración.



Ley General de Salud.
Código Penal Federal o disposiciones correspondientes de la legislación correspondiente del estado de Baja California.
Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en Materia de Trata de Personas y para Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos.
Ley General para Prevenir y Sancionar los Delitos en Materia de Secuestro.
Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos.
Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita.
Ley de Instituciones de Crédito.
Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito.
Ley de Uniones de Crédito.
Ley de Ahorro y Crédito Popular.
Ley para Regular las Actividades de las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo.
Ley de Mercado de Valores.
Ley de Sociedades de Inversión.
Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro.
Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.
Ley Federal de Instituciones de Fianzas.
Ley Federal de Juegos y Sorteo.
Ley General de Responsabilidades Administrativas.

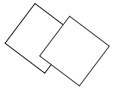
Memoria fotográfica de Curitiba y Río de Janeiro

Taller de Gestión Urbana y Desarrollo Inmobiliario



Vista Río de Janeiro desde Cristo Redentor

Edificios de vivienda en Río de Janeiro



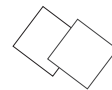
Tram en Porto Maravilha, Río de Janeiro

Favelas en Río de Janeiro



BRT Curitiba

Alumnos de Gestión Urbana y Desarrollo Inmobiliario
con Pedro Abramo en PUC Río de Janeiro

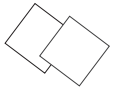


Museo del Mañana, Río de Janeiro

Museo de Arte Contemporáneo, Niterói



Porto Maravilha, Río de Janeiro



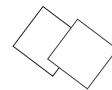
Pedra Da Onça en la Playa Guanabara



Playa de Ipanema, Río de Janeiro



Catedral de Río de Janeiro



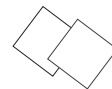
Vista Panorámica Curitiba

Centro Curitiba



Museo al Aire Libre, Curitiba

Parque Tanguá, Curitiba



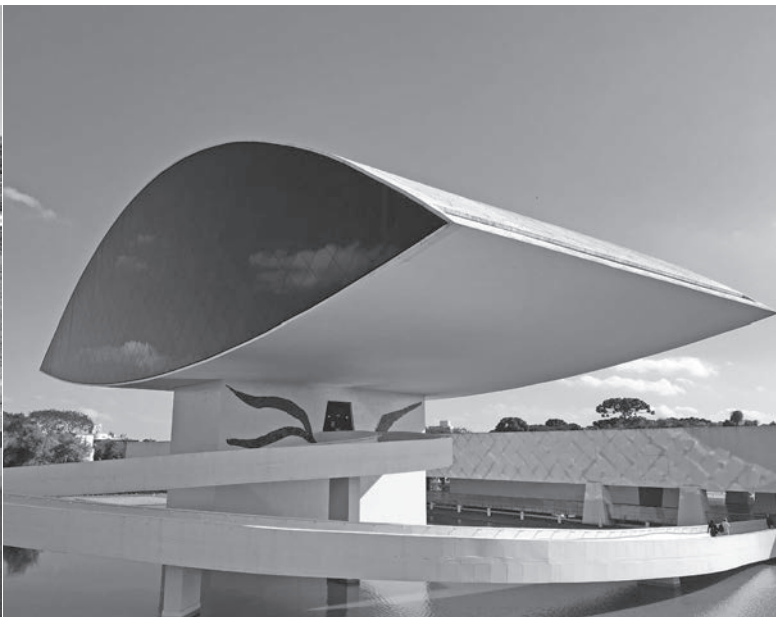
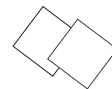
Centro Histórico, Curitiba



Entrada Bosque Alemán, Curitiba

Jardín Botánico, Curitiba

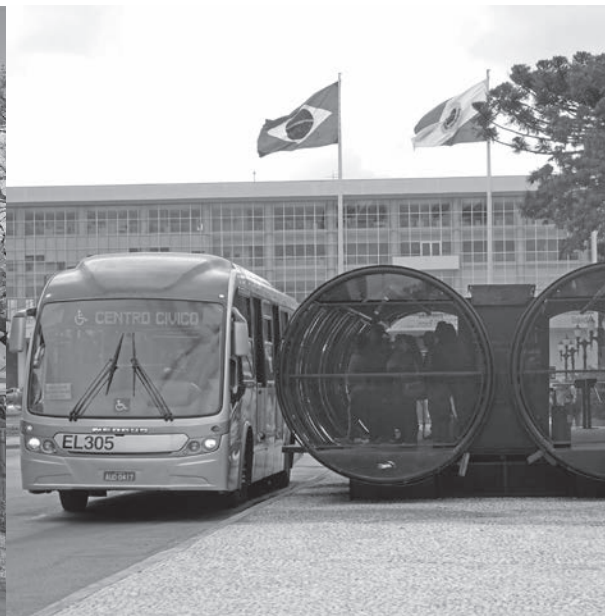
Memorial Ucraniano, Curitiba



Museo Oscar Niemeyer, Curitiba

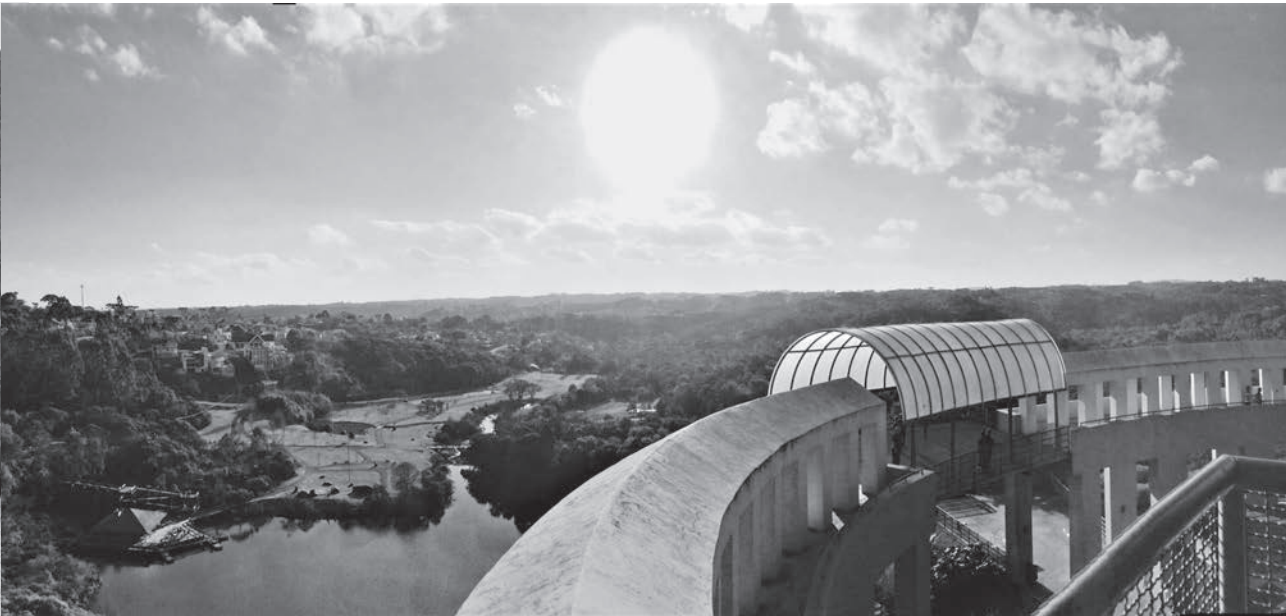
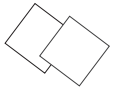


Memorial Árabe, Curitiba



BRT y Entrada al Parque Paseo Público, Curitiba

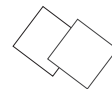
Estación BRT Curitiba



Parque Tanguá, Curitiba



Parque Barigui, Curitiba



Autores:

Casas Cruz Cipactlic

Chiquete Angulo Dulce Azalia

Guizado Rivera Carolina

Jimenez Hernández Jessica Jesdith

Laureano Solís Attyani I.

Lomelí Covarrubias Álvaro

López Vergara Diego Hoshin

Rodríguez Valenzuela Li Angélica

Terán Sánchez Miguel Ángel

Zárate de la Torre Alejandro



Vestigium

Eficiencia energética de la vivienda de interés social en México

Carolina Ingrid Betancourt Quiroga

carolinaingrid7@yahoo.es

Arquitecta por la Universidad La Gran Colombia

Especialista en Gestión Ambiental Urbana por la Universidad Piloto de Colombia

Maestra en Arquitectura (UNAM)

Doctora en Urbanismo (UNAM)

Becaria del Conacyt en el Posgrado de Urbanismo (UNAM)

Leonor Patricia Güereca Hernández

LGuerecaH@ingen.unam.mx

Doctora en Ingeniería Ambiental (UPC) España

Posdoctorado en el Barcelona Supercomputing Center

Maestría en Conservación, Ecología y Manejo de Recursos Naturales (Tec. de Monterrey)

Investigadora (II UNAM)

Resumen

La construcción masiva de vivienda de interés social (VIS) en México, entre 2000 y 2012, se dio lejos de los centros urbanos, el empleo y los servicios básicos; construida en tierra de bajo costo, trajo consigo políticas de enfoque ambiental para reducir el consumo de los hogares; una de las políticas más reconocidas fue la “Hipoteca Verde”, que consistió en incorporar ecotecnologías en la VIS. En este estudio se calcularon los consumos de la etapa de uso de la vivienda y se calculó la huella de carbono de las 7 610 258 viviendas, construidas entre 2000 y 2012, bajo un enfoque de ciclo de vida. También se desarrolló un análisis de sensibilidad para demostrar cuánto disminuye el consumo de energía, agua y gas LP en las viviendas que usan ecotecnologías. Lo anterior permitió demostrar que el uso de ecotecnologías en estas viviendas genera un ahorro de 10%, que no es tan significativo debido a la ubicación y tipología de las viviendas.

Palabras clave: política de vivienda, consumo de energía de la vivienda, etapa de uso, ubicación de la vivienda.

Abstract

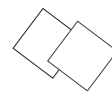
The massive construction of Social Housing (SH) in Mexico during 2000 and 2012, away from urban centers, employment and basic services; built on land at low cost; brought with it ecological approach policies to reduce the consumption of the homes; one of the most recognized policies was the Green Mortgage, which consisted of incorporating ecotechnologies in the SH. In this study, the consumptions of the housing use stage were calculated and the Carbon Footprint of the 7 610 258 homes built during 2000 and 2012 under the life cycle approach was calculated. A sensitivity analysis was also developed to demonstrate how much the consumption of energy, water and LP gas decreases in homes that use ecotechnologies. The above allowed to demonstrate that the use of ecotechnologies in these housing generates a saving of 10%, which is not so significant because of the location and typology of the houses.

Keywords: *housing policy, energy consumption of housing, use stage, location of housing.*

Introducción

Entre 2000 y 2012 la política de VIS en México se encaminó a la construcción masiva de vivienda para disminuir el déficit del país en la materia. Según el censo de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi, 2010), la mayoría de la VIS construida en el país se caracterizó por ser vivienda unifamiliar, con dimensiones que van de los 35 m² a 55 m², esta clase de viviendas correspondió a 90% de la vivienda construida en el periodo mencionado; el 10% restante fue vivienda multifamiliar de mayores dimensiones y costos. Las viviendas construidas durante este periodo fueron 7 610 258 (Inegi, 2010), esto significa que en estos años se construyó 27% de la vivienda en México.

La VIS que se construyó durante este periodo tuvo dos características particulares: la primera es que se orientó a financiar viviendas a un sector de la población que tuviera un empleo formal, el cual le permitiera pagar las cuotas de la hipoteca, limitando el acceso a la población de escasos recursos; la segunda



característica fue la construcción de vivienda alejada de los centros urbanos y de la infraestructura necesaria, ocasionando procesos de expansión urbana y crecimiento de las ciudades de manera aislada y desarticulada, con altos costos ambientales, sociales y económicos.

Un claro ejemplo de lo anterior se refleja en el crecimiento de la superficie urbana de las ciudades mexicanas; en 2010, la superficie urbana de las 59 zonas metropolitanas y ciudades mayores de 50 000 habitantes abarcó 1.14 millones de hectáreas, 600% más respecto a las 192 000 hectáreas que ocupaban en 1980; este aumento de la superficie construida se debió en parte al incremento en la producción de vivienda, a partir de los programas institucionales que fomentaron la construcción de VIS; caso contrario a lo ocurrido con el crecimiento de la población, que fue de 1.5% para el periodo de estudio.

A partir de esta expansión urbana se han realizado investigaciones, como la de Eibenschutz (2009) titulada *El estudio de la integración urbana y social en la expresión reciente de las ciudades en México 1996-2006*, en ella el autor expone, por medio de un análisis de encuestas realizadas en diversas regiones de México, que durante el periodo de estudio 44.5% de los habitantes encuestados en zonas periurbanas habían tenido un aumento de 40% en sus gastos.

El informe identificó que los viajes de traslado —medios de transporte utilizados para llegar al destino— aumentaron de 1 a 2 y su duración es en promedio mayor a dos horas, ya que en al menos 80% de la muestra se denota una dependencia de los servicios que se ofrecen en el centro de las ciudades (Eibenschutz, 2009), demostrando la desarticulación entre la localización relativa de la VIS y las necesidades de la población. Este modelo urbano repercutió considerablemente en la movilidad y el transporte de los habitantes y en el consumo de combustibles fósiles.

Según reporta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la construcción y operación de edificios representa entre 38% y 40% del consumo total de energía de un país (Pérez-Lombard *et al.*, 2008). Por otra parte, 40% de las materias primas que se extrae se emplea en la industria de la construcción, lo cual genera 30% de los residuos sólidos, consume 16% del agua total extraída (Burgan y Sansom, 2006) y genera alrededor de 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) (PNUMA, 2009).

Lo anterior es una muestra de la necesidad que existe de contar con políticas públicas y planes de desarrollo urbano y de vivienda que sean carbono-eficientes, que contribuyan a mitigar las emisiones GEI y, con ello, alcanzar los compromisos internacionales.

En México se ha trabajado de forma activa para mitigar los consumos energéticos de las viviendas, en 2003 se firmó un Convenio entre el Fideicomiso para el Ahorro de Energía Eléctrica (FIDE) y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) con el objetivo de desarrollar acciones que permitieran promover el ahorro de energía eléctrica en viviendas atendidas por la Comisión Federal de Electricidad (CFE), ubicadas en diferentes zonas climáticas, cuyo beneficio adicional sería la reducción de emisiones de GEI a la atmósfera para disminuir el calentamiento global (Morillón, 2007).

El Instituto Nacional de Ecología (INE) —hoy llamado Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)—, con el apoyo del Infonavit, la Asociación de Empresas para el Ahorro de Energía en las Edificaciones (AEAAE) y otras dependencias públicas y privadas plantearon, en primera instancia, la necesidad de desarrollar un documento técnico que ofreciera a los desarrolladores de proyectos de vivienda el conocimiento necesario sobre los beneficios del uso de ecotecnologías; en una segunda fase, se incorporó el análisis de costo-beneficio de las medidas y tecnologías de ahorro a fin de que se incorporaran elementos económicos para los desarrolladores de proyectos y se promoviera el uso, tal como fue el caso de la Hipoteca Verde.

La Hipoteca Verde es un programa del Infonavit, consiste de un monto adicional que se otorga a todos los créditos hipotecarios para que las viviendas instalen y usen ecotecnologías para disminuir los consumos de agua, electricidad y gas LP; además de contribuir al ahorro de los consumos mensuales de las viviendas, estas tecnologías contribuyen al cuidado y la preservación del medio ambiente.

Esta investigación evalúa los impactos ambientales de las VIS construidas entre 2000 y 2012 por medio de su ciclo de vida, incorporando el uso de ecotecnologías para el ahorro en el consumo de las viviendas. Para efectos de este artículo solo se evalúa la etapa de uso de la VIS.

La metodología empleada en esta investigación fue el Análisis de Ciclo de Vida (ACV), esta es “una técnica para estimar los aspectos ambientales y los impactos potenciales asociados con un producto, a través de: la compilación de un inventario de entradas y salidas relevantes de un sistema-producto, la evaluación de los impactos ambientales potenciales asociados con estas entradas y salidas, y la interpretación de los resultados de inventario y de las etapas de evaluación del impacto en relación con los objetivos del estudio” (ISO 14044, 2006).

El ACV consta de cuatro fases (ISO 14040, 2006), en la figura 1 se puede observar cada una de ellas.

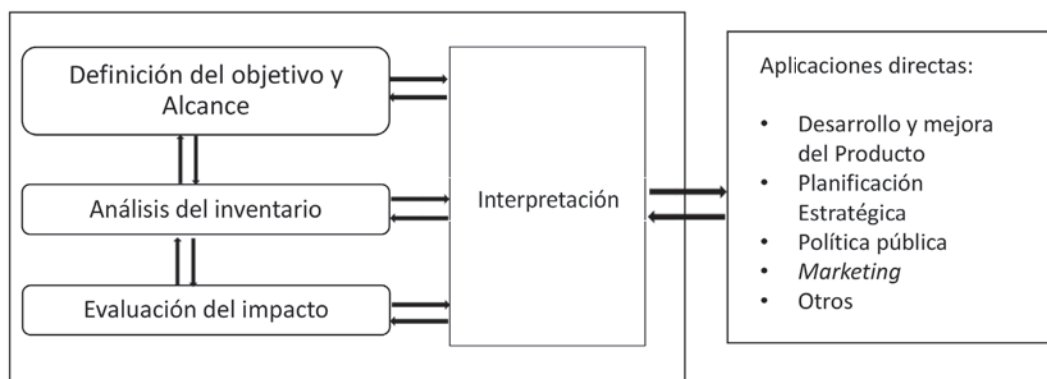
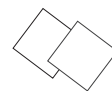


Figura 1. Fases del análisis de ciclo de vida.

Fuente: ISO 14040, 2006.

El ACV es una metodología aceptada y reconocida internacionalmente para la evaluación de cargas e impactos ambientales asociados a la elaboración de un producto, servicio o política pública, teniendo en cuenta todas las etapas de la vida del mismo. Es una herramienta que va más allá de la decisión y consideración netamente ambiental, ya que abarca todas las entradas y salidas, directas e indirectas, lo que permite manejar todos los factores ambientales (Muscharrafie, 2011).

Metodología

Información base

En el desarrollo de esta investigación se construyó la siguiente información base para la elaboración del Inventario Ciclo de Vida (ICV) y calcular los impactos ambientales asociados al ciclo de vida de la VIS en México durante el periodo 2000-2012.

- Clasificación de las zonas metropolitanas (ZM)

Para esta investigación, las ZM de México se clasificaron, de acuerdo con su población, en pequeñas, medianas, grandes y mega ciudades, en la tabla 1 se pueden observar.

Tabla 1. Clasificación de las zonas metropolitanas

Zona metropolitana (ZM)	Habitantes
Pequeña	100 000 a 499 999
Mediana	500 000 a 999 999
Grande	1 000 000 a 4 999 999
Mega ciudades	5 000 000 en adelante

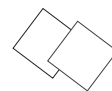
En cada una de las 59 ZM de México (Sedesol *et al.*, 2012) se verificó, por medio de imágenes satelitales de libre distribución (Google Earth), si se encontraban desarrollos habitacionales durante el periodo de 200|0 a 2012. Se hallaron desarrollos habitacionales en 54, de ellas parte el análisis de este trabajo de investigación.

A partir de imágenes satelitales de Google Earth (2014), se calculó la superficie de cada desarrollo habitacional (<http://www.freemaptools.com/>), tomando esa información como referencia se determinó el número de unidades de vivienda construidas según el *Código de edificación* de la Comisión Nacional de Vivienda (Conavi, 2010). Luego de conocer la ubicación de la VIS, se determinaron los kilómetros (km) recorridos origen-destino de los habitantes de las viviendas hacia el centro de las áreas metropolitanas, haciendo uso de las imágenes satelitales e identificando las principales vialidades para el recorrido. En la figura 2 se presenta la metodología para la elaboración de los datos base del ICV.

Análisis de ciclo de vida de la VIS en México 2000-2012

Este proyecto de investigación sigue la metodología propuesta por la norma ISO-14040 (2006), (Environmental Management-Life Cycle Assessment), a continuación se explica el desarrollo de cada una de las fases del ACV para la etapa de uso de la VIS.

- Definición de objetivos y alcances del análisis de ciclo de vida



Objetivo

Determinar la huella de carbono de la etapa de uso de la VIS en México construida durante 2000-2012, empleando la metodología ACV para la elaboración de inventarios y evaluación de impactos.

Unidad funcional

La unidad funcional de este estudio es la cantidad de VIS construidas en México durante el periodo 2000 a 2012; como resultado de la Política Nacional de Vivienda de Interés Social, se construyeron 7 610 258 millones (SHF, 2013), distribuidas en 54 ZM, que representan 60% del territorio nacional.

Flujos de referencia

En México la tipología de VIS es diversa, para este estudio se estableció una vivienda estándar de 45 m², para 4.5 personas, con una vida útil de 50 años, según clasificación de vivienda del *Código de edificación de vivienda* (Conavi, 2010).

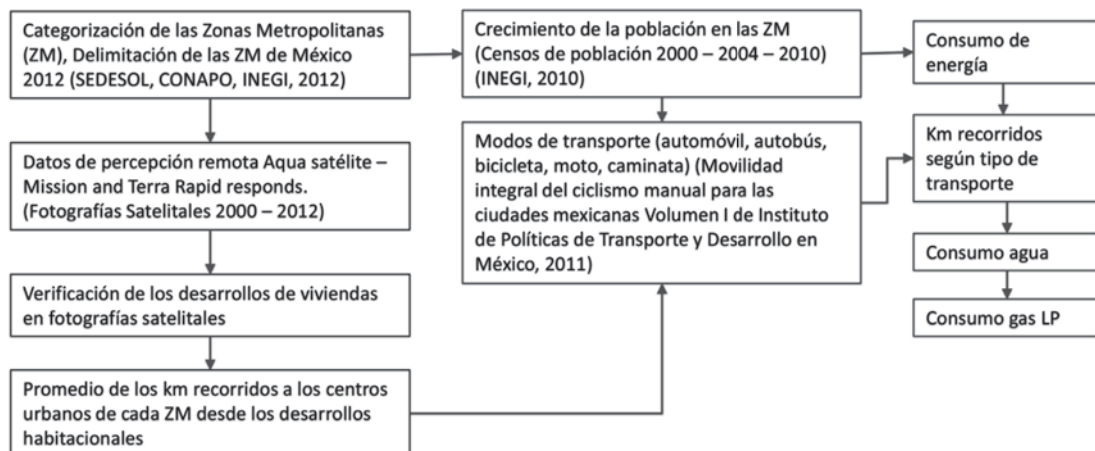


Figura 2. Metodología para la elaboración de los datos base.

Descripción del sistema y sus límites

En la figura 3 se visualizan los límites del sistema a evaluar, se plantea determinar cuáles son los impactos ambientales durante el ciclo de vida de la VIS en México. En este estudio solo se evalúa la etapa de uso de la vivienda y sus consumos (energía, transporte, gas LP, agua).

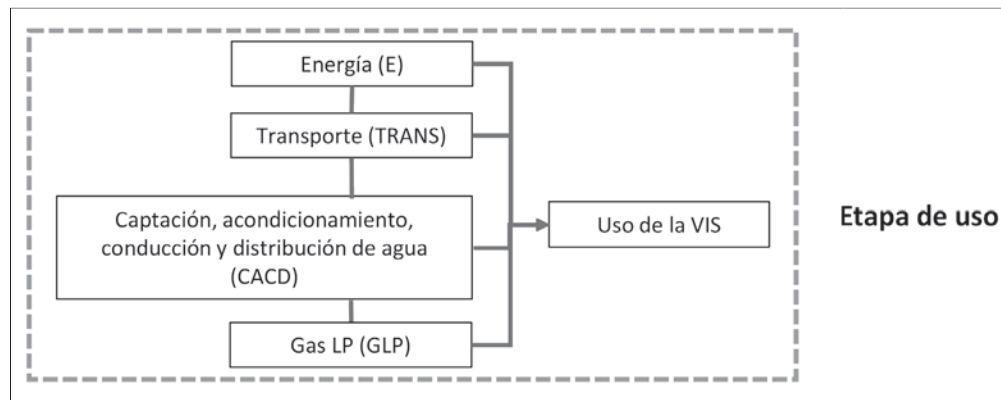


Figura 3. Descripción del sistema de la VIS

- Inventario ciclo de vida de la etapa de uso de la vivienda

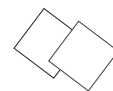
El ICV se construye con los datos base que se describieron en la figura 2, donde se presenta la metodología para la elaboración del ICV de la etapa de uso. En la tabla 2 se relacionan los consumos y los factores de emisión que se emplean para calcular la “huella de carbono” de la etapa de uso de la VIS.

- Evaluación del impacto de ciclo de vida

En esta investigación se realiza la evaluación de impactos bajo el enfoque ciclo de vida que permite integrar resultados desde las categorías de impacto seleccionadas (tabla 3). Para esta investigación en particular se calculó la “huella de carbono” referente a la categoría de cambio climático de la VIS en México.

- *Software* empleado en la evaluación del ciclo de vida

Para la evaluación del ICV se utilizó el *software* SimaPro versión 8.1 de PRé Consultants, este programa informático incluye varias bases de datos asociadas, las cuales contienen datos sobre las entradas y salidas al medio ambiente de los materiales y procesos más utilizados, la base de datos que se utiliza es Ecoinvent que cubre cerca de 4 000 procesos, principalmente en Suiza y Europa Occidental. La versión 8.1 tiene bases de datos mexicanas que permiten acercarnos a la realidad del país y tener certeza en los impactos.


Tabla 2. Consumos y factores de emisión considerados para la etapa de uso de la vivienda

Actividad	Consumos	Factor de emisión
Energía (E)	975.33 Mj * mes (Sánchez, 2012)	0.5890 Kg de CO ₂ eq / kWh (Semarnat, 2012)
Transporte (Trans)	29% del total de la población (Hábitat-ONU, 2015)	Automóvil: CO ₂ =0.23, CH ₄ =5.00E-05, N ₂ O = 2.00E-05 (Güereca, 2013)
	60% del total de la población (Hábitat-ONU, 2015)	Autobús: CO ₂ = 7.00E-01, CH ₄ = 4.00E-05, N ₂ O = 2.00E-05 (Güereca, 2013)
	8% del total de la población (Hábitat-ONU, 2015)	Metro: CO ₂ = 9.00E-09, CH ₄ = 0.0, N ₂ O = 0.0 (Güereca, 2013)
Agua: captación, acondicionamiento, conducción y distribución (CACTD)	104.53 m ³ / hab al año Barril <i>et al.</i> 2013)	0.26 Kg de CO ₂ eq/m ³ (Reygadas, <i>et al.</i> 2013)
Gas LP (GLP)	1.8. litros por día (Nolasco, 2010)	4.6672 Kg de CO ₂ eq/m ³ (Nolasco, 2010)

Tabla 3. Categoría de impacto seleccionada para el ACV de la VIS en México

Categoría de impacto	Categoría	Unidad de la categoría de impacto	Factor de caracterización	Iniciales en inglés
Cambio climático (huella de carbono)	CC	Kg CO ₂ eq (al aire)	Potencial de calentamiento global	GWP

El método que se emplea para la evaluación del impacto del ciclo de vida es ReCiPe 2008, el cual desarrolla procedimientos de cuantificación del impacto del ciclo de vida, estos procedimientos calculan las emisiones de sustancias peligrosas y extracción de recursos naturales para cada categoría de impacto utilizando indicadores específicos (Goedkoop *et al.*, 2009).

Análisis de sensibilidad

Se realiza un análisis de sensibilidad para la etapa de uso de la VIS. Se desarrollan escenarios de ahorro implementando el uso de ecotecnologías del

programa del Infonavit-Hipoteca Verde. Además, se plantean escenarios donde los km recorridos a los centros urbanos se disminuyen según el Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP). En las tablas 4 y 5 se especifican los escenarios propuestos para desarrollar la comparación en la etapa de uso de las viviendas y verificar el ahorro que se obtiene.

Tabla 4. Escenarios propuestos para mejorar los consumos de la VIS

Consumo	Tecnología	Ahorro	Fuente
<i>Gas LP</i>	Calentador solar de agua	18 kg /mes	(Morillón <i>et al.</i> 2003)
<i>Energía</i>	Reemplazo de bombillas	10.1 kW/mes	
<i>Agua</i>	Sistema dual para WC	10.56 m ³ /mes	
	Regadera ahorradora de agua	4.95 m ³ /mes	
	Llaves ahorradoras de agua	4.62 m ³ /mes	

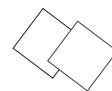
Tabla 5. Escenarios propuestos para mejorar los consumos de la VIS

Zona Metropolitana	Kilómetros	Fuente
<i>ZM pequeñas</i>	6.97 km	(ITDP, 2012)
<i>ZM medianas</i>	9.39 km	
<i>ZM grandes</i>	13.34 km	
<i>ZM mega ciudades</i>	20.00 km	

Resultados y discusión

Inventario ciclo de vida de la etapa de uso de la vivienda

Los resultados del inventario de flujos y procesos para las etapas de uso se relacionan en el Anexo A, donde se integran los resultados del consumo de energía, transporte en automóvil, autobús, metro, bicicleta, motocicleta y caminata, consumo de gas LP y agua.



Huella de carbono de la etapa uso de la vivienda

A partir del ICV se calcularon las emisiones de las etapas uso de la vivienda, a continuación se presentan los resultados de la huella de carbono en Gg de CO₂ eq. En la tabla 6 se presentan las emisiones por transporte (TRANS), energía (E), captación, acondicionamiento, conducción y distribución de agua (CACDA) y gas LP (GLP).

A partir de los resultados obtenidos en la etapa de uso la VIS y según la clasificación de las ZM pequeñas, en la figura 4 se observa que las mayores contribuciones de GEI para la etapa de uso corresponden a las ZM de Chihuahua, Nuevo Laredo y Puerto Vallarta, que presentan emisiones de 50 253.61 Gg CO₂ eq, 43 865.07 Gg CO₂ eq y 40 395.12 Gg CO₂ eq, respectivamente, y en las ZM medianas: Cancún, Morelia, Cuernavaca, Saltillo y Veracruz, obtuvieron las mayores huellas de carbono en la etapa de uso con 64 735.10, 63 199.82, 62 417.96, 57 355.64 Gg de CO₂ eq y 42 156.00 respectivamente.

Los resultados anteriores son generados principalmente por el uso de transporte, el cual contribuyó con 77% de la huella de carbono de la etapa de uso; lo anterior ocurre porque el promedio de km que se recorren al centro de la ciudad es de 22 km en promedio (tabla 6). La distancia entre los viajes origen-destino —trabajo, estudio, salud, recreación— es la principal razón para que el transporte sea tan significativo en la etapa de uso en este tipo de vivienda especialmente. El consumo de energía y de gas LP representó 23% de la huella de carbono total en las ZM medias (véase figura 5).

El consumo de electricidad es el segundo en importancia en cuanto a los impactos ambientales de la etapa de uso de las viviendas. En este sentido, la energía que consume una vivienda puede ser típicamente un tercio o más de la energía del ciclo de vida (Perkins *et al.*, 2009), pero puede variar considerablemente dependiendo de un número de factores, incluyendo el tipo, las características del estilo de vida, los consumos de la construcción, así como las condiciones climáticas (Fay *et al.*, 2000; Troy *et al.*, 2003; Mithraratne y Vale, 2004, Ding; 2007).

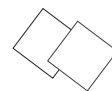
En México, el sector residencial consume 24% de la energía generada (Sener, 2011), lo cual representa 454 gr de CO₂ por kWh debido al uso de 87% de combustibles fósiles en la generación total de energía (Santoyo-Castelazo *et al.*, 2011).

En cuanto a la localización y el consumo energético, tanto los estudios teóricos como los empíricos muestran que la vivienda unifamiliar es menos efi-

ciente que la vivienda multifamiliar. Su consumo energético se ve afectado por el transporte y las distancias recorridas (Holden, 2001; Hoyer y Holder, 2003). Ahora bien, esta tendencia abre una discusión sobre la vivienda multifamiliar de la ciudad compacta frente a la vivienda unifamiliar de la ciudad dispersa.

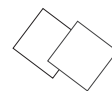
Tabla 6. Huella de carbono de la etapa de uso de la VIS

Población	ZM	TRANS	E	CACDA	GLP
ZM 100.000 - 499.999)	ZM de Monclova-Frontera	12 095.5610	6 471.4379	382.6998	28.1508
	ZM de Piedras Negras	6 180.5606	6 229.5086	368.3929	27.0984
	ZM de Orizaba	7 467.6722	7 028.0490	415.6160	30.5721
	ZM de Minatitlán	18 640.9737	6 386.4773	377.6755	27.7812
	ZM de Coahuila de Zaragoza	22 550.1408	6 723.1933	397.5878	29.2459
	ZM de Córdoba	15 314.2181	6 720.5134	397.4293	29.2343
	ZM de Acayucan	5 102.0335	5 257.7718	310.9275	22.8713
	ZM de Colima-Villa de Álvarez	8 873.5920	7 667.5860	453.4361	33.3541
	ZM de Tecomán	4 744.4724	5 434.1444	321.3576	23.6386
	ZM de Chihuahua	33 217.8693	12 504.9310	739.5009	54.3966
	ZM de Tulancingo	12 439.3629	7 041.2000	416.3937	30.6293
	ZM de Tula	7 840.6983	6 543.4460	386.9581	28.4640
	ZM de Ocotlán	3 873.7381	5 572.6024	329.5456	24.2409
	ZM de Tianguistenco	23 381.9002	6 276.4553	371.1692	27.3026
	ZM de Cautla	16 424.8021	7 832.7430	463.2029	34.0725
ZM de Tepic	18 673.8852	9 054.5479	535.4565	39.3874	



	ZM de Tehuantepec	5 649.3991	5 543.9183	327.8493	24.1161
	ZM de Guaymas	11 005.3396	5 908.3754	349.4021	25.7015
	ZM de Nuevo Laredo	32 447.3982	8 389.9000	496.1514	36.4961
	ZM de Tlaxcala-Apizaco	7 952.5528	9 285.5594	549.1178	40.3923
	ZM de Zacatecas-Guadalupe	13 698.8643	8 567.4140	506.6490	37.2683
	ZM de Puerto Vallarta	24 774.5575	11 478.2576	678.7868	49.9305
	ZM de La Piedad-Pénjamo	10 929.5512	5 760.7862	340.6742	25.0595
ZM500.000-999.999	ZM de Aguascalientes	19 334.9563	14 924.1742	882.5671	64.9203
	ZM de Mexicali	26 049.4594	13 308.1859	787.0028	57.8907
	ZM de Saltillo	38 324.1793	13 984.6450	827.0064	60.8333
	ZM de Tuxtla Gutiérrez	22 152.0380	14 160.2236	837.3896	61.5971
	ZM de San Francisco del Rincón	9 619.7713	6 614.7593	391.1754	28.7743
	ZM de Moreleón-Uriangato	4 211.0904	5 188.3939	306.8247	22.5696
	ZM de Celaya	30 463.3353	10 234.8651	605.2566	44.5217
	ZM de Acapulco	41 146.3553	8 328.1149	492.4976	36.2274
	ZM de Pachuca	27 232.9251	11 568.7763	684.1398	50.3243
	ZM de Morelia	45 260.4136	13 182.1841	779.5515	57.3426
	ZM de Cuernavaca	44 359.0832	13 269.9734	784.7431	57.7245
	ZM de Oaxaca	17,062.7184	10,637.1377	629.0457	46.2716

ZM 500.000 - 999.999	ZM de Cancún	41,624.7394	16,981.8883	1,004.2536	73.8714
	ZM de Villahermosa	28,981.7980	12,445.7266	735.9998	54.1390
	ZM de Reynosa- Río Bravo	33,232.8905	14,808.5941	875.7321	64.4175
	ZM de Veracruz	40,463.1011	11,402.3290	674.2966	49.6002
	ZM de Xalapa	25,362.0211	10,296.8982	608.9251	44.7916
	ZM de Poza Rica	11,509.6950	7,057.0309	417.3299	30.6981
	ZM de Mérida	22,363.6613	13,154.4429	777.9110	57.2219
	ZM de Tampico	34,115.4353	10,369.2041	613.2010	45.1061
ZM 1.000.000 - 4.999.999	ZM de Tijuana	119,709.3816	24,581.8921	1,453.6931	106.9314
	ZM de Juárez	44,356.4657	10,384.6876	614.1166	45.1735
	ZM de León	38,498.3056	21,650.4536	1,280.3374	94.1796
	ZM de Guadalajara	164,163.2174	41,273.6233	2,440.7878	179.5406
	ZM de Toluca	76,688.7338	27,836.6474	1,646.1688	121.0896
	ZM de Monterrey	164,160.6420	41,072.6855	2,428.9050	178.6665
	ZM de Querétaro	62,212.3087	18,683.7305	1,104.8951	81.2744
	ZM de SLP-Soledad de Graciano S.	51,014.7264	14,171.2407	838.0411	61.6450
	ZM de La Laguna	35,726.9471	15,109.7278	893.5402	65.7274
	ZM de Puebla-Tlaxcala	68,921.0988	29,984.3344	1,773.1760	130.4321
ZM 5.000.000 en adelante	ZM del Valle de México	595,941.6678	90,127.1113	5,329.8242	392.0537
TOTALES		2,307,542.3053	734,472.5000	43,434.3147	3,194.9613



Este estudio demuestra que existe una relación entre las características del uso del territorio, el consumo de energía y el transporte de la VIS en México, esta unión indica que la planeación es determinante para la contención o el crecimiento de las ciudades, los residentes de áreas densamente desarrolladas cerca o en el centro de la ciudad consumen menos energía para los viajes cotidianos.

La figura 6 muestra los resultados de la huella de carbono en la etapa de uso de la vivienda de las ZM grandes y mega ciudades —ZM del Valle de México—, al igual que en las ZM pequeñas y medias, el transporte fue el consumo más representativo, la ZM grandes que más aportaron a la huella de carbono fueron Guadalajara con 220 331.79 Gg de CO₂ eq, Monterrey 220 055.76 Gg de CO₂ eq, y Tijuana 153 162.46 Gg de CO₂ eq. Lo cual representó 73% de la huella de carbono y para la ZM mega ciudades representó 90%, con un promedio de 60 km diarios ida y vuelta, y una huella de carbono de 718 594.12 Gg de CO₂ eq.

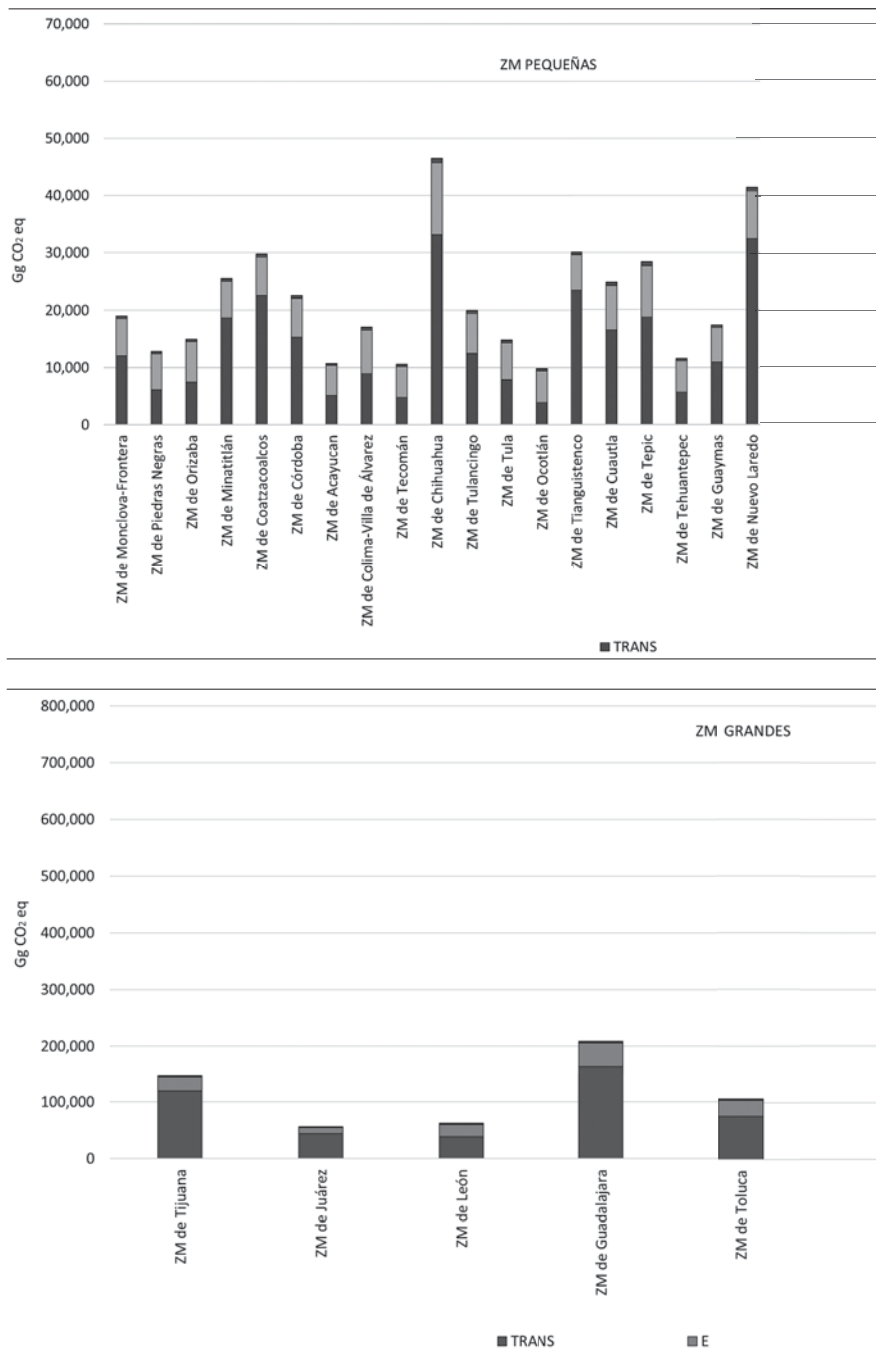
Lo anterior coincide con Holden y Norland (2005), CMM (2014), Norman *et al.* (2006) y Chao *et al.* (2013); en sus estudios estos determinan los consumos energéticos desde las características físicas de la vivienda y la forma de urbanización; las viviendas unifamiliares, ubicadas en la franja urbana, alejadas de un subcentro local y de estaciones de transporte colectivo, son las zonas residenciales que más altos consumos presentan.

Uso de ecotecnologías en la VIS

En la figura 6 se muestran los resultados del análisis de sensibilidad de la etapa de uso de la VIS, integrando cuatro escenarios diferentes. Los escenarios que muestran una baja en la huella de carbono fueron aquellos donde se disminuyeron los km recorridos desde la vivienda hacia los centros urbanos. Los escenarios donde se integraron ecotecnologías para el ahorro en los consumos de energía, agua y gas LP, no demostraron un ahorro significativo en la etapa de uso en la vivienda, lo cual coincide con lo expuesto por Ochoa *et al.* (2017).

Según los escenarios planteados para el ahorro en la VIS, la huella de carbono demuestra que el transporte en autobús y automóvil particular representa 90% del impacto, y los consumos de energía, agua y gas LP representaron 10%, por lo cual se demuestra que el ahorro, cuando se utilizan ecotecnologías, no es significativo en viviendas unifamiliares como las construidas en México durante el periodo de estudio.

Figura 4. Huella de carbono de las ZM pequeñas y medias de la etapa de uso de VIS en México.



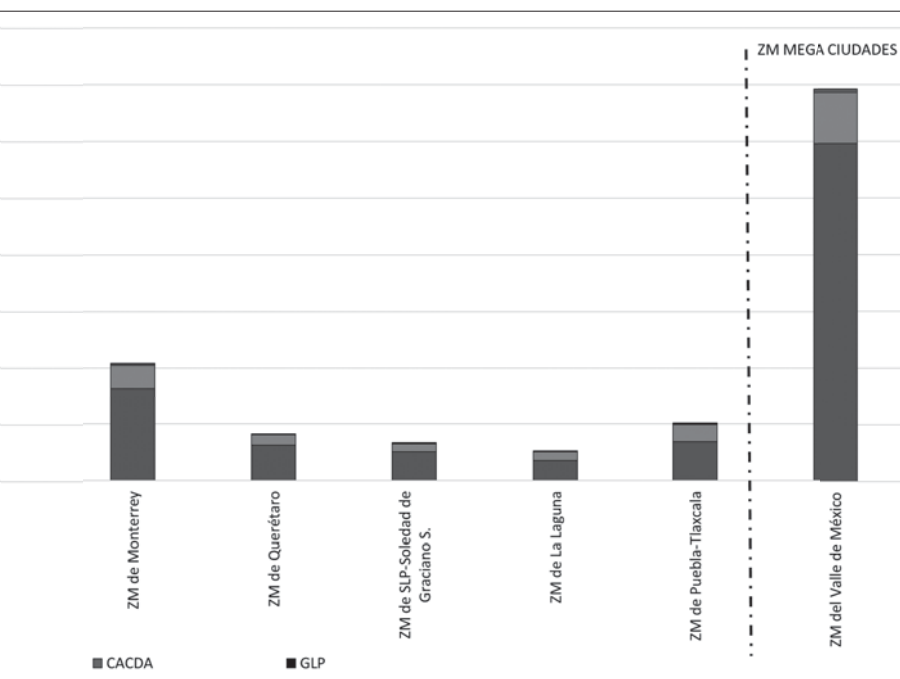
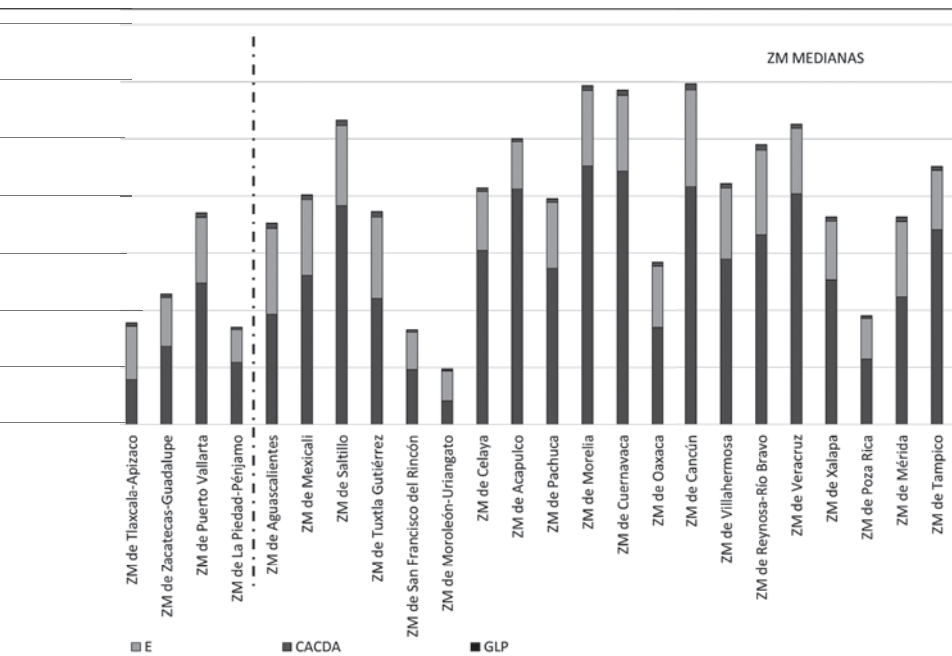
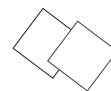


Figura 5. Huella de carbono de las ZM grandes y mega ciudades de la etapa de uso de VIS en México.

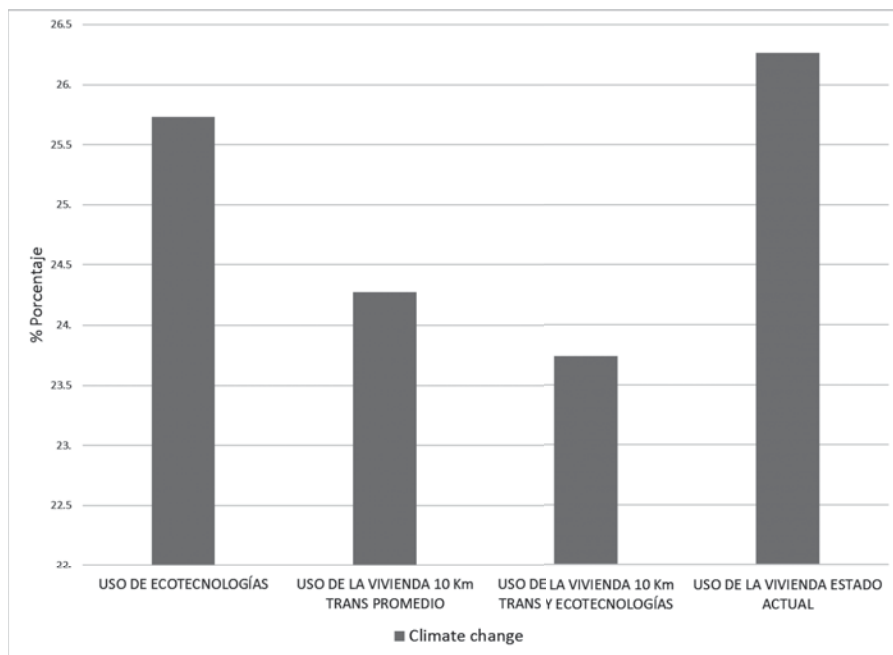
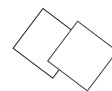


Figura 6. Resultados del análisis de sensibilidad de la etapa de uso de la VIS.

Conclusiones

En México, el diseño de las políticas públicas ha dejado de lado factores importantes como la localización, esta se debe considerar por los impactos ambiental, social y económico en las ciudades y los espacios donde habitamos.

Encontramos ciudades que no tienen límites claros, que han dejado de ser ciudades, hablamos ahora mismo de zonas metropolitanas o regiones que no permiten la integración y el gozo equitativo de los espacios, que se transforman en grandes aglomeraciones que superan en ocasiones el ritmo de crecimiento demográfico, este tipo de expansión origina crecientes demandas de transporte, que comprometen significativamente la sostenibilidad y calidad de vida en las ciudades.



La expansión de zonas residenciales suburbanas, lejos del trabajo, sin servicios próximos ni infraestructura de ocio, implica grandes distancias que no permiten rentabilizar un esquema de transporte público; lo cual refuerza el modelo de ciudad para el automóvil y profundiza la dependencia de los hogares a este medio de transporte y la exclusión de quienes no cuentan con él.

En México, el promedio de recorrido de la vivienda de interés social construida durante el 2000-2012 es de aproximadamente 20 km ida y regreso, con velocidades promedio en horas pico de 11 a 14 km/hora; en la Zona Metropolitana del Valle de México el promedio diario es de 60 km ida y regreso, con una velocidad promedio entre 8 y 11 km/hora, destinando alrededor de cinco horas cada día para los traslados.

Los resultados obtenidos en esta investigación demuestran que la localización de las viviendas es el factor más importante para construir ciudades equitativas y ambientalmente sostenibles. El modelo de crecimiento disperso de las ciudades empleado hasta hoy ha generado fuertes impactos ambientales, sociales y económicos.

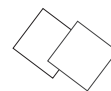
En consecuencia, se deben prever modelos de crecimiento que contengan las ciudades para disminuir los impactos ambientales en la etapa de uso y generar un transporte colectivo que conecte de forma eficiente los centros urbanos con las periferias construidas donde se localizan los desarrollos habitacionales.

En la etapa de uso, el transporte contribuye con 70% al total de la huella de carbono de la VIS en México, esto sin duda demuestra que se requieren proyectos que incentiven la conversión del parque vehicular, de sustituir combustibles fósiles por biocombustibles.

De igual forma, si la localización de las viviendas es lo que más impacto causa, se deben buscar mecanismos de planificación territorial que permitan integrar los desarrollos habitacionales con la infraestructura de la ciudad, generando nuevos hitos o centros de desarrollo que potencien el empleo, la educación, la salud y el ocio, lo cual disminuiría notablemente el impacto ambiental en el transporte y la movilidad, repercutiendo notablemente en la calidad de vida de sus habitantes.

CATEGORÍA	ZONA METROPOLITANA	UNIDADES DE VIVIENDA CONSTRUIDA DURANTE EL 2000 -2012	POBLACIÓN	Km RECORRIDOS HACIA EL CENTRO URBANO	ENERGÍA kWh
ZM PEQUEÑA (100.000 - 499.999 HABITANTES)	ZM Monclova-Frontera	67.053,99	281.626,76	7,30	10.987.161.175,45
	ZM Piedras Negras	64.547,23	271.098,38	3,88	10.576.415.358,29
	ZM Orizaba	72.821,33	305.849,60	4,15	11.932.171.449,33
	ZM Minatitlán	66.173,67	277.929,41	11,40	10.842.915.670,02
	ZM Coatzacoalcos	69.662,56	292.582,76	13,10	11.414.589.591,94
	ZM Córdoba	69.634,79	292.466,13	8,90	11.410.039.792,12
	ZM Acayucan	54.478,55	228.809,93	3,79	8.926.607.389,94
	ZM Colima-Villa de Álvarez	79.447,91	333.681,23	4,52	13.017.972.751,01
	ZM Tecmán	56.306,04	236.485,39	3,41	9.226.051.622,59
	ZMChihuahua	129.570,20	544.194,85	10,38	21.230.782.705,28
	ZM Tulancingo	72.957,60	306.421,91	6,90	11.954.499.170,68
	ZM Tula	67.800,10	284.760,44	4,68	11.109.415.981,74
	ZM Ocotlán	57.740,68	242.510,86	2,72	9.461.124.613,33
	ZM Tianguistenco	65.033,67	273.141,43	14,55	10.656.121.110,71
	ZM Cuautla	81.159,19	340.868,61	8,19	13.298.375.228,85
	ZM Tepic	93.818,96	394.039,63	8,06	15.372.746.924,92
	ZM Tehuantepec	57.443,47	241.262,57	3,98	9.412.424.904,14
	ZM Guaymas	61.219,80	257.123,17	7,28	10.031.197.679,77
	ZM Nuevo Laredo	86.932,19	365.115,20	15,11	14.244.312.313,81
	ZM Tlaxcala-Apizaco	96.212,59	404.092,88	3,35	15.764.956.520,58
ZM Zacatecas-Guadalupe	88.771,51	372.840,33	6,25	14.545.694.424,16	
ZM Puerto Vallarta	118.932,30	499.515,65	8,43	19.487.703.840,61	
ZM Piedad-Pénjamo	59.690,55	250.700,32	7,41	9.780.621.667,42	
ZM MEDIANA (500.000 - 999.999 HABITANTES)	ZM Aguascalientes	154.637,26	649.476,50	5,06	25.338.156.621,27
	ZM Mexicali	137.893,15	579.151,24	7,65	22.594.543.073,79
	ZM Saltillo	144.902,30	608.589,67	10,70	23.743.030.506,32
	ZM Tuxtla Gutiérrez	146.721,57	616.230,57	6,11	24.041.126.650,14
	ZM San Francisco del Rincón	68.539,02	287.863,88	5,68	11.230.491.210,31
	ZM Moreleón-Uriangato	53.759,69	225.790,71	3,17	8.808.818.127,92
	ZM Celaya	106.048,85	445.405,17	11,63	17.376.680.979,32
	ZM Acapulco	86.292,00	362.426,41	19,30	14.139.414.151,28
	ZM Pachuca	119.870,21	503.454,88	9,19	19.641.385.967,89
	ZM Morelia	136.587,58	573.667,84	13,41	22.380.618.226,66
	ZM Cuernavaca	137.497,21	577.488,29	13,06	22.529.666.298,56
	ZM Oaxaca	110.217,01	462.911,44	6,27	18.059.656.485,75
	ZM Cancún	175.958,33	739.024,97	9,57	28.831.728.839,21
	ZM Villahermosa	128.956,75	541.618,37	9,10	21.130.265.831,46
	ZM Reynosa-Río Bravo	153.439,67	644.446,63	8,77	25.141.925.440,11
	ZM Veracruz	118.145,56	496.211,36	13,86	19.358.792.845,69
	ZM Xalapa	106.691,61	448.104,75	9,62	17.482.000.419,61
ZM Poza Rica	73.121,63	307.110,84	6,37	11.981.376.691,84	
ZM Mérida	136.300,14	572.460,59	6,64	22.333.519.372,96	
ZM Tampico	107.440,81	451.251,39	12,85	17.604.760.759,22	
ZM GRANDES (1.000.000 - 4.999.999 HABITANTES)	ZM Tijuana	254.705,98	1.069.765,13	19,02	41.734.961.130,95
	ZM Juárez	107.601,24	451.925,21	16,68	17.631.048.491,52
	ZM León	224.331,80	942.193,56	6,95	36.757.985.660,33
	ZM Guadalajara	427.657,84	1.796.162,92	17,32	70.074.063.359,12
	ZM Toluca	288.430,23	1.211.406,95	10,76	47.260.861.524,40
	ZM Monterrey	425.575,82	1.787.418,43	17,40	69.732.912.628,11
	ZM Querétaro	193.592,01	813.086,46	13,01	31.721.104.492,07
	ZM SLP-Soledad de Graciano S.	146.835,72	616.710,02	14,06	24.059.831.382,73
	ZM La Laguna	156.559,88	657.551,50	9,24	25.653.188.131,08
	ZM Puebla-Tlaxcala	310.683,55	1.304.870,89	8,98	50.907.189.058,55
ZM MEGA CIUDADES (5.000.000 HABITANTES)	ZM Valle de México	933.854,66	3.922.189,59	28,79	153.017.166.858,65
TOTAL		7.610.258,00	31.963.083,60	517,88	1.246.982.173.103,52

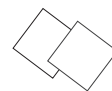
ANEXO A. Inventario ciclo de vida de la etapa de uso de la VIS en México.



TRANSPORTE				CONSUMO DE AGUA EN LAS VIVIENDAS	CONSUMO DE GAS LP EN LAS VIVIENDAS (GLP)
Km VIAJES EN AUTOMÓVIL	Km VIAJES EN AUTOBÚS	Km VIAJES EN METRO (MTY, GDL Y DF)	Km VIAJES CAMINANDO, BICICLETA Y MOTO		
6.387.898.438,89	14.978.520.477,39	0,00	528.653.663,91	1.471.922.269,47	2.202.723.599,62
3.264.072.917,87	7.653.688.221,21	0,00	270.130.172,51	1.416.895.688,39	2.120.376.622,95
3.943.821.305,34	9.247.580.991,82	0,00	326.385.211,48	1.598.522.912,24	2.392.180.766,84
9.844.656.754,93	23.084.022.735,70	0,00	814.730.214,20	1.452.598.062,95	2.173.805.030,58
11.909.163.123,85	27.924.934.221,45	0,00	985.585.913,70	1.529.183.776,32	2.288.415.130,41
8.087.733.136,33	18.964.339.767,95	0,00	669.329.638,87	1.528.574.251,11	2.287.502.979,28
2.694.482.027,59	6.318.095.788,83	0,00	222.991.616,08	1.195.875.076,22	1.789.620.489,62
4.686.314.599,57	10.988.599.750,72	0,00	387.832.932,38	1.743.984.973,88	2.609.863.943,92
2.505.647.113,28	5.875.310.472,52	0,00	207.363.899,03	1.235.990.864,77	1.849.653.547,07
17.542.995.740,05	41.135.300.355,97	0,00	1.451.834.130,21	2.844.234.408,08	4.256.381.184,95
6.569.466.828,95	15.404.267.047,20	0,00	543.680.013,43	1.601.514.100,75	2.396.657.064,04
4.140.823.592,24	9.709.517.388,70	0,00	342.688.849,01	1.488.300.437,51	2.227.233.438,21
2.045.795.616,51	4.797.037.997,34	0,00	169.307.223,44	1.267.483.000,41	1.896.781.355,25
12.348.431.252,56	28.954.942.247,39	0,00	1.021.939.138,14	1.427.573.666,99	2.136.356.159,35
8.674.253.935,49	20.339.629.917,71	0,00	717.869.291,21	1.781.549.786,57	2.666.079.479,98
9.862.037.952,89	23.124.778.648,15	0,00	816.168.658,17	2.059.448.130,46	3.081.952.826,73
2.983.556.341,47	6.995.925.214,48	0,00	246.915.007,57	1.260.958.823,21	1.887.017.959,86
5.812.131.527,16	13.628.446.339,54	0,00	481.003.988,45	1.343.854.251,21	2.011.070.513,01
17.136.095.111,50	40.181.188.537,31	0,00	1.418.159.595,43	1.908.274.591,89	2.855.722.455,77
4.199.896.099,12	9.848.032.232,42	0,00	347.577.608,20	2.111.991.460,71	3.160.583.632,14
7.234.633.741,24	16.963.968.772,56	0,00	598.728.309,62	1.948.649.993,03	2.916.144.022,03
13.083.920.381,66	30.679.537.446,64	0,00	1.082.807.204,00	2.610.718.529,19	3.906.925.953,54
5.772.106.226,99	13.534.593.911,56	0,00	477.591.549,82	1.310.285.214,87	1.960.834.634,33
10.211.162.328,04	23.943.415.114,02	0,00	845.061.709,91	3.394.488.931,47	5.079.834.059,88
13.757.220.556,60	32.258.310.270,64	0,00	1.138.528.597,79	3.026.933.944,80	4.529.790.039,16
20.239.736.236,88	47.458.691.865,78	0,00	1.675.012.654,09	3.180.793.909,27	4.760.040.631,75
11.698.917.375,05	27.431.944.189,77	0,00	968.186.265,52	3.220.729.097,77	4.819.803.422,19
5.080.386.287,28	11.912.629.915,01	0,00	420.445.761,71	1.504.520.580,49	2.251.506.793,17
2.223.957.854,10	5.214.797.726,85	0,00	184.051.684,48	1.180.095.145,89	1.766.005.910,47
16.088.273.351,31	37.724.227.168,58	0,00	1.331.443.311,83	2.327.910.121,15	3.483.704.722,72
21.730.181.681,46	50.953.529.459,98	0,00	1.798.359.863,29	1.894.221.649,64	2.834.692.304,81
14.382.231.549,86	33.723.853.289,32	0,00	1.190.253.645,51	2.631.306.936,14	3.937.736.391,57
23.902.895.015,11	56.048.167.621,63	0,00	1.978.170.621,94	2.998.274.972,61	4.486.902.044,54
23.426.885.110,94	54.932.006.467,03	0,00	1.938.776.698,84	3.018.242.566,86	4.516.783.439,77
9.011.149.766,38	21.129.592.555,65	0,00	745.750.325,49	2.419.406.627,06	3.620.628.741,75
21.982.825.515,84	51.545.935.692,31	0,00	1.819.268.318,55	3.862.513.989,58	5.780.230.991,22
15.305.845.011,74	35.889.567.613,73	0,00	1.266.690.621,66	2.830.768.416,03	4.236.229.401,74
17.550.928.691,15	41.153.901.758,57	0,00	1.452.490.650,30	3.368.200.335,09	5.040.493.319,65
21.369.342.015,00	50.107.422.655,86	0,00	1.768.497.270,21	2.593.448.648,35	3.881.081.671,63
13.394.171.195,53	31.407.022.113,65	0,00	1.108.483.133,42	2.342.019.500,92	3.504.819.332,12
6.078.491.335,58	14.253.014.166,19	0,00	503.047.558,81	1.605.114.814,47	2.402.045.512,35
11.810.679.710,76	27.694.007.597,64	0,00	977.435.562,27	2.991.965.257,98	4.477.459.591,22
18.017.017.583,40	42.246.799.850,73	0,00	1.491.063.524,14	2.358.465.393,97	3.529.430.520,83
63.220.827.073,40	148.241.939.344,52	0,00	5.232.068.447,45	5.591.127.473,55	8.367.091.584,83
23.425.502.762,07	54.928.765.097,27	0,00	1.938.662.297,55	2.361.987.095,16	3.534.700.727,34
20.331.695.706,07	47.674.320.965,95	0,00	1.682.623.092,92	4.924.374.623,30	7.369.299.603,00
96.643.187.574,68	199.951.422.568,31	26.660.189.675,77	7.998.056.902,73	9.387.645.518,61	14.048.560.007,21
40.500.795.417,80	94.967.382.358,97	0,00	3.351.789.965,61	6.331.418.411,13	9.474.932.910,84
96.641.671.449,53	199.948.285.757,66	26.659.771.434,35	7.997.931.430,31	9.341.942.415,67	13.980.165.564,44
32.855.516.906,53	77.040.522.401,53	0,00	2.719.077.261,23	4.249.596.357,84	6.359.497.631,35
26.941.858.272,13	63.174.012.500,18	0,00	2.229.671.029,42	3.223.234.923,61	4.823.553.376,82
18.868.087.996,94	44.242.413.234,20	0,00	1.561.496.937,68	3.436.692.908,22	5.142.992.079,52
36.398.557.970,00	85.348.342.826,20	0,00	3.012.294.452,69	6.819.907.713,66	10.205.954.471,66
350.831.954.289,15	725.859.215.770,65	96.781.228.769,42	29.034.368.630,83	20.499.323.884,91	30.677.125.710,97
1.274.651.887.355,74	2.838.737.718.402,89	150.101.189.879,55	105.488.432.057,03	167.055.056.435,40	249.996.975.300,00

Referencias bibliográficas

- Baril, C.F., S.T. Marion y N.S. Reynaga. 2013. "Huella de agua", *Realidad, datos y espacio Revista internacional de estadística y geografía*, núm. 58, pp.
- Burgan, B.A. y M.R. Sansom. 2006. "Sustainable Steel Construction", *Journal of Constructional Steel Research*, vol. 62, núm. 11, pp. 1178-1183.
- Chao, S., J.Y. Chen y J.J. Zou. 2013. "How Might Compact Cities Contribute to Sustainable Transport", en *Applied Mechanics and Material*, Trans Tech Publications, vol. 409, pp. 3-7.
- Comisión Nacional de Vivienda (Conavi). 2010. *Código de edificación de vivienda sostenible*.
- Ding, G.K. 2007. "Life Cycle Energy Assessment of Australian Secondary Schools", *Building Research & Information*, vol. 35, núm. 5, pp. 487-500.
- Eibenschutz, R. y C. Goya. 2009. *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México 1996-2006: dimensión, características y soluciones*, México, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Fay, R., G. Treloar, U. Iyer-Raniga. 2000. "Life-Cycle Energy Analysis of Buildings: A Case Study", *Building Research & Information*, vol. 28, núm. 1, pp. 31-41.
- Goedkoop, M., R. Heijungs, M. Huijbregts, A. De Schryver, J. Struijs y R. Van Zelm. 2009. ReCiPe 2008. *A Life Cycle Impact Assessment Method which Comprises Harmonised Category Indicators at the Midpoint and the Endpoint. Level 1*.
- Google. s.f. Mapas de México, en Google maps. En línea < <https://www.google.com/intl/es/earth/>>. [Fecha de consulta: 26 de enero de 2015.]
- Güereca, L., N. Torres, A. Noyola. 2013. "Carbon Footprint as a Basis for a Cleaner Research Institute in México", *Journal of Cleaner Production*, vol. 47, pp. 396-403.
- Hábitat-ONU. 2015. *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*, México, ONU-Habitat.
- Holden, E. 2001. *Boligen som grunnlag for bærekraftig forbruk. Doktor Ingeniøravhandling, Fakultetet for arkitektur, plan og billedkunst*, (PhD thesis), Institutt for by-og Regionplanlegging, Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet, Trondheim.
- Holden, E. e I.T. Norland. 2005. "Three Challenges for the Compact City as a Sustainable Urban Form: Household Consumption of Energy and Transport in Eight Residential Areas in the Greater Oslo Region", *Urban Studies*, vol. 42, núm. 12, pp. 2145-2166.



- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (Inegi). 2010. Sistema de Cuentas Nacionales de México, Cuadros de Oferta y Utilización (COU).
- Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP). 2011. La movilidad en bicicleta como política pública. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas, México.
- ISO 14044. 2006. *Environmental Management-Life Cycle Assessment-Principles and Framework*, European Committee for Standardisation, Bruselas, Bélgica.
- Mithraratne, N. y B. Vale. 2004. "Life Cycle Analysis Model for New Zealand Houses", *Building and Environment*, vol. 39, núm. 4, pp. 483-492.
- Molina, C.M. 2012. *Evaluación de la sustentabilidad de la vivienda en México*. Tercer Informe.
- Morillón, D., E. Rincón y T. Bautista. 2007. *Guía metodológica para el uso de tecnologías para el ahorro de energía y agua en la vivienda de interés social en México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Ingeniería.
- Musharrafie, A. 2011. *Análisis de ciclo de vida ambiental y desarrollo de una metodología para la identificación y evaluación de impactos sociales mediante análisis de ciclo de vida aplicado a dos tecnologías de tratamiento de aguas residuales en México*, México, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey.
- Nolasco, S. 2010. *Dispositivos ahorradores de gas LP*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo.
- Norman, J., H.L. MacLean y C.A. Kennedy. 2006. "Comparing High and Low Residential Density: Life-Cycle Analysis of Energy Use and Greenhouse Gas Emissions", *Journal of Urban Planning and Development*, vol. 132, núm. 1, pp. 10-21.
- Pérez-Lombard, L., J. Ortiz y C. Pout. 2008. "A Review on Buildings Energy Consumption Information", *Energy and Buildings*, vol. 40, núm. 3, pp. 394-398.
- Perkins, A., S. Hamnett, S. Pullen, R. Zito y D. Trebilcock. 2009. "Transport, Housing and Urban Form: The Life Cycle Energy Consumption and Emissions of City Centre Apartments Compared with Suburban Dwellings", *Urban Policy and Research*, vol. 27, núm. 4, pp. 377-396.
- Reygadas, R.F., J. Goddard, B. León, H. Pujol. 2013. *Indices GEI para el uso del agua en la vivienda en México*, México, Banco Interamericano de Desarrollo, The Energy and Resources Group, University of California Berkeley.
- Sánchez, J. et al. 2012. *La vivienda social en México. Pasado, presente y futuro*, Sistema Nacional de Creadores de Arte Emisión.

- Santoyo-Castelazo, E., H. Gujba y A. Azapagic. 2011. "Life Cycle Assessment of Electricity Generation in Mexico", *Energy*, vol. 36, núm. 3, pp. 1488-1499.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat). 2015. Aviso para el reporte del Registro Nacional de Emisiones, en línea <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/41593/2015_rene_aviso_factor_emision_electrico.pdf>.
- Sedesol / Conapo. 2012. *Delimitación de las zonas metropolitanas en México 2010*.
- Troy, P., D. Holloway, S. Pullen y R. Bunker. 2003. "Embodied and Operational Energy Consumption in the City", *Urban Policy and Research*, vol. 21, núm. 1, pp. 9-44.

“Hellinikon”: de parque público a megadesarrollo inmobiliario. Claves y evidencias de alcance translocal

Investigación apoyada por el programa PASPA-DGAPA, UNAM

Eftychia Danai Bournazou Marcou¹

effi.bournazou@gmail.com

Arquitecta (Instituto Politécnico Federal de Zurich)

Maestra y Doctora en Urbanismo (UNAM)

Tutora del Posgrado en Urbanismo

Resumen

En una época de grandes transformaciones en la planeación del territorio como la que vivimos, resulta inminente identificar rasgos comunes que caracterizan a las grandes ciudades del mundo, para corroborar o, en su caso, rechazar las tesis sobre el urbanismo actual, llamado por muchos neoliberal. La innegable tendencia a la desestatización de los bienes del Estado que rige la economía se traslada hacia la planeación del espacio mediante la privatización de bienes inmuebles públicos que se acompaña por una fuerte flexibilización del marco regulatorio con intervenciones que exceden lo establecido en los planes generales. Estos lineamientos se matizan en lo local de acuerdo al contexto específico pero —como se pretende evidenciar en este trabajo— no transforman radicalmente los objetivos generales observados a lo largo y ancho del orbe.

¹ Profesora Titular A de Tiempo Completo, Definitiva, Área Urbano Ambiental de la Facultad de Arquitectura, UNAM. Profesora y miembro del padrón de tutores y del Subcomité de Ingreso al Doctorado del Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo y del Posgrado en Ciencias de la Sostenibilidad, Posgrado, UNAM. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores

El caso de Atenas representa un ejemplo emblemático que expresa de forma enfática estas nuevas tendencias del urbanismo. Los Juegos Olímpicos de 2004 y, aún más, la crisis económica de 2009, fueron eventos que detonaron la desestatización y la masiva desregulación en la planeación urbana que promueve las intervenciones a favor del sector privado. La crónica del reciclamiento del viejo aeropuerto Hellinikon, muestra nítidamente estos procesos que guiaron hacia el inevitable aprovechamiento del sitio por el sector privado, a pesar de los obstáculos presentados por parte del gremio de los arqueólogos, de la academia y de la ciudadanía autoorganizada.

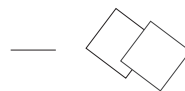
Palabras clave: urbanismo comparativo, planeación urbana neoliberal, desestatización de bienes, desregulación urbana, reciclamiento de aeropuertos.

Abstract

In a time of great transformations in territorial planning, like the one we are living, it is imminent to identify common features that characterize the great cities of the world, to corroborate or, where appropriate, reject the theses on current urbanism, named by many as neoliberal. The undeniable tendency to denationalize state public goods, that governs the economy, has been transferred to spatial planning through the privatization of public real estate accompanied by a strong flexibilization of the regulatory framework with interventions that exceed the established guidelines in the general urban plans. These guidelines are nuanced at the local level according to the specific context but - as we will try to make evident in this work- they do not radically transform the general objectives observed throughout the world.

The case of Athens represents an emblematic example because it emphatically expresses these new tendencies of urbanism. The 2004 Olympic Games and, even more, the economic crisis of 2009, were events that triggered the destatization and the massive deregulation in urban planning that promotes interventions in favor of the private sector. The chronicle of the recycling of the old Hellinikon airport clearly shows these processes that led to the inevitable exploitation of the site by the private sector, despite the obstacles presented by the guild of archaeologists, academia and self-organized citizens.

Keywords: comparative urbanism, neoliberal urban planning, destatization of public goods, urban deregulation, airport recycling.



Introducción

Una de las aristas de la nueva planeación urbana, caracterizada por algunos como neoliberal (Mullis, 2011; Peck, Theodore y Brenner, 2009; Swyngedouw, Moulaert y Rodríguez, 2002), es el desarrollo de megaproyectos que sustituyen al plan integral de la ciudad, y se sustentan por una desregulación —marco legal de excepcionalidad— que anula en gran parte las limitantes del Plan Regulatorio vigente. Esta nueva coyuntura atiende a la desestatización de bienes inmuebles públicos en favor de su explotación por el sector privado.

Los defensores de este urbanismo fragmentado, compuesto por excepciones, argumentan la ineficiencia del sector público para la administración de bienes y aplauden los ajustes del marco regulatorio para la entrada del mercado que resultaría en la atracción de capitales, el incremento de la competitividad, la generación de empleo y el posicionamiento de la ciudad a nivel internacional. El discurso aparece inalterado a nivel global, tanto en el mundo desarrollado como en los países del sur que lo han importado de forma acrítica.

A pesar de las numerosas experiencias negativas para el bienestar de amplios sectores de la población que han resultado de las privatizaciones en diferentes sectores de la economía —energético, infraestructura, bienes raíces, etcétera— (Perry, 1999; Harvey, 2003), de nueva cuenta se exaltan las especificidades de cada caso que deberían, por su excepcionalidad, conducir a resultados, esta vez, satisfactorios para las mayorías. Sin lugar a dudas, el análisis de cada situación ofrece variaciones del modelo general pero sin proveer, a nuestro juicio, elementos sustanciales y a largo plazo que contrarresten las fuerzas conductoras del mercado que operan en beneficio del inversionista y en detrimento del bienestar social.

Como muestra de la homogeneización de las prácticas estatales en la planeación urbana dictadas por el mercado, seleccionamos al caso de Atenas, Grecia. La breve reseña de la transformación del marco regulatorio y normativo de la planeación del territorio ateniense, a partir de los años ochenta del siglo XX, y los actores protagónicos involucrados, ligados a la evolución del megaproyecto en el sitio intraurbano del viejo aeropuerto Hellinikon, visualiza la omnipresencia de la lógica que rige las leyes, planes, decretos e instrumentos de la planeación urbana.

El tema del reciclamiento de grandes extensiones, como lo son los viejos aeropuertos, se ha vuelto un asunto de primer orden para la ciudad contemporánea. Con su localización privilegiada, ofrecen oportunidades únicas de

negocio, mientras el sector social reclama usos públicos: áreas verdes y de recreación. La decisión del gobierno mexicano para la construcción del nuevo aeropuerto internacional en Texcoco, ha abierto el vigoroso debate sobre el futuro del viejo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Frente a las fuerzas económicas que predominan en el desarrollo de la ciudad, se erige la ciudadanía inconforme que reclama legalidad y justicia. Las prácticas de resistencia autoorganizada surgen debido a la simulación o la inexistencia de una participación ciudadana formal (*tokenismo*) (Arnstein, 1969) y representan experiencias valiosas, pero aisladas, que no inciden en la concientización de amplios sectores sociales, ni desvían los objetivos centrales de la planeación oficial (Bournazou *et al.*, en prensa). Queda abierta la pregunta del camino a seguir para lograr éxitos que, paso a paso, logren revertir sustancialmente la política urbana que opera actualmente a favor de sectores sociales privilegiados.

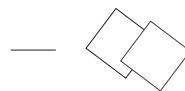
El contexto de la planeación urbana en Atenas, Grecia

En 1985 —con una década de retraso en comparación con la Ciudad de México (CdMx): primera Ley de Desarrollo Urbano del D.F. y Plan Director de Desarrollo Urbano, en 1976— inicia en Atenas la planeación urbana formal con el primer Plan Regulador de Atenas (RSA)² en el marco de un sistema integral de planeación que regía en el país (Triantis, 2017).

Al mismo tiempo, como parte del esfuerzo para una planeación con sentido social, se constituye el Organismo del Plan Regulador y Protección al Medio Ambiente de Atenas (ORSA),³ elemento central para la planeación del territorio. Con absoluta independencia administrativa y económica, el ORSA se encarga de la aplicación del RSA, de su congruencia con el resto de las disposiciones legales, del seguimiento de la calidad medioambiental con base en la emisión de estudios ambientales y del control del impacto de diversos proyectos urbanos. El ORSA, institución de gran prestigio, que toma decisiones y emite dictámenes con alto grado de autonomía, compuesta por personalidades expertas en temas de ordenamiento y planeación del territorio, ha

² Todos los acrónimos utilizados para el caso de Grecia se refieren a abreviaciones en el idioma griego.

³ ORSA, persona moral de derecho público, supervisada por el ministro del aquel entonces Ministerio de Medio Ambiente, Ordenamiento Territorial y Obras Públicas (Y.PE.XO.D.E.)



llegado a expresar incluso opiniones contrarias al secretario de Urbanismo, en favor de la democracia y la disciplina de la planeación del territorio (Skayanis, 2014).

Algunos de los logros del RSA de 1985 fue contener el incremento descontrolado del volumen edilicio y retener a la población en la parte central de la ciudad. Paralelamente, se observan nuevas dinámicas del sector inmobiliario similares a la tendencia mundial de urbanización que contribuye con el impulso a la vivienda y la expulsión de la pequeña industria hacia la periferia, a la desintegración de la multifuncionalidad que caracterizaba el centro de la ciudad y a la dispersión de la mancha urbana (Triantis, 2017). A pesar de ello, en estos años se percibe todavía la intención hacia una planeación integral, inclusiva y democrática, con cierto sentido social, que promovía la reducción de las desigualdades y la regeneración de las zonas deprimidas, características de la planeación de aquel entonces en varios países del mundo (Portaliou, 2017).

Los años noventa conllevan cambios estructurales en la ordenación del territorio que acompañan una política económica neoliberal de desregulación y el protagonismo del sector privado, debido a la supuesta escasez de recursos públicos. En este contexto, las ciudades cobran un rol central como fuente de capital (Peck, Theodore y Brenner, 2009: 50). En la Ciudad de México, en 1996, se actualiza la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, incluyendo los conceptos de "acciones estratégicas" y "áreas de actuación", como zonas de regulación excepcionales que trascienden los planes y programas urbanos. Se instituyen también los Sistemas de Actuación por Cooperación (SAC), instrumentos que buscan promover y facilitar la incorporación del sector privado en megaproyectos estratégicos.

El caso ateniense, en particular, transcurre un proceso similar aunque bajo modalidades diferentes. La permanencia del primer RSA a lo largo de tres décadas representa una estrategia distinta aunque con objetivos similares. En lugar de actualizar el plan para atender las necesidades del mercado, su obsolescencia sirvió de pretexto para justificar medidas extraordinarias que deberían atender asuntos urgentes no contemplados en él. Se llevó a cabo un proceso de enérgica desregulación urbana y medioambiental; mediante la aplicación selectiva del plan y la emisión de una serie de decretos presidenciales y leyes se permitió la realización de varios megaproyectos que, de forma fragmentada, transformaron la estructura de la capital (Triantis, 2017).

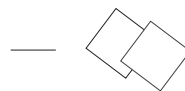
Los Juegos Olímpicos de 2004 representaron un evento especial que de-

tonó varias acciones y proyectos. Las necesidades específicas emergentes, no contempladas en el RSA de 1985, se resolvieron por medio de nuevas leyes desintegradas del sistema de planeación, para actuar de forma urgente y bajo una visión cortoplacista y fragmentada de acuerdo con los requerimientos del evento. Un ejemplo son las Zonas Especiales de Desarrollo Integral —instituidas bajo ley—, herramienta de planeación territorial que traspasó lo estipulado en el RSA. Estas “excepciones”, que contradicen al plan de 1985, se amplían en periodos posteriores al evento y, paulatinamente, se convierten en el nuevo marco regulatorio.

La crisis de la deuda, en 2009, marca un punto de quiebre para toda Grecia, que acelera de forma espectacular el avance del urbanismo neoliberal. El país se sumerge en una espiral de drásticas medidas de austeridad —recortes en los servicios públicos, pensiones, incremento en los impuestos y despedidas masivas de empleados del gobierno, entre otros—, mientras el gobierno firma un plan de privatizaciones —de empresas y bienes inmuebles del Estado— con los países acreedores.

Esta nueva coyuntura tiene repercusiones severas en el modelo de planeación urbana y se llevan a cabo notables cambios en sintonía con la política económica. Dos son los objetivos centrales del nuevo paradigma en la ordenación del territorio: la atracción de inversiones estratégicas y el “aprovechamiento” de las propiedades del Estado mediante su privatización. La nueva filosofía se rige por estas condicionantes que, supuestamente, deberían contrarrestar la crisis, en lugar de atender viejos y urgentes problemas como el de la dispersión urbana, los asentamientos informales y la protección del medio ambiente. Los planes generales de desarrollo urbano se sustituyen por una suma de planes especiales basados en la desregulación —uso de suelo, coeficientes de edificación, etcétera—, y los planes parciales se reemplazan por otros de inversión, aprobados por leyes *fast-track*.

Junto con las reformas al marco legal, se llevan a cabo ajustes en el aparato del Estado para atender los objetivos del nuevo paradigma. En 2011 se constituye el Fondo de Aprovechamiento de la Propiedad Privada del Estado SA (TAIPED) —organismo a nivel nacional—, encargado de la desestatización de los bienes inmuebles públicos y la atracción de inversiones privadas. El papel del TAIPED es fundamental, ya que además de tener atribuciones para administrar los bienes inmuebles del Estado —edificios, terrenos, infraestructura, etcétera—, se encarga de la ordenación del territorio. La constitución del TAIPED es un paso decisivo hacia la privatización de la planeación urbana del país.



Dentro del nuevo marco legal para la aceleración de las inversiones estratégicas, siempre bajo la presión de los países europeos acreedores, se promulgan nuevas leyes y herramientas de planeación para favorecen la incorporación directa del sector privado en temas de ordenación territorial. Se emite la Ley de Aceleración y Transparencia de Materialización para Inversiones Estratégicas, que representa la punta de lanza para los cambios radicales en la planeación del territorio, todo ello bajo la excusa de contrarrestar la crisis económica.

Las inversiones estratégicas se benefician así con la simplificación de los procedimientos administrativos, la evasión de disposiciones legales y la posibilidad de constituir Planes Especiales de Desarrollo Territorial para las Inversiones Estratégicas (ESXASE). Estos planes, constituidos por iniciativa del inversionista privado, representaron en un inicio casos aislados, pero con el tiempo se incorporan formalmente en el sistema de planeación. La plusvalía generada con la constitución de los ESXASE es absorbida en su totalidad por el inversionista (Perrou, 2016), situación que pone en tela de juicio el supuesto objetivo central del instrumento: aportar recursos para el pago de la deuda pública y la superación de la crisis económica.

Para el destino de los bienes inmuebles propiedad del Estado se constituye otro instrumento, los llamados Planes Especiales de Desarrollo Territorial para las Propiedades del Estado (ESXADA), que atienden un nuevo modelo de planeación territorial *ad hoc*. La autorización de los ESXADA se lleva a cabo por medio de decretos presidenciales, después de la propuesta de las secretarías de Economía y Medio Ambiente, y previa sugerencia del TAIPED. Se realizan modificaciones a los usos de suelo y coeficientes de edificación —en contra de lo contemplado en el Plan General y los planes parciales⁴ vigentes— en favor del inversionista y siempre bajo la bandera del desarrollo integral y el aprovechamiento de los bienes inmuebles del Estado. Los ESXADA representan potentes instrumentos de planeación territorial que ofrecen al inversionista seguridad y plusvalía, sin que se establezcan condiciones para asegurar beneficios para el Estado y el bien común (Perrou, 2016).

De forma lenta pero sostenida, y sobre lineamientos similares, transcurre la transformación de la planeación en la Ciudad de México. La Ley de Desarrollo Urbano (LDU) de 2010 incorpora el concepto de las Áreas de Gestión

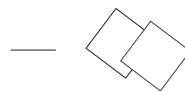
⁴ Plan parcial (GPS), planes de Ordenación Territorial y Organización Urbana (SX00AP) y Zonas de Urbanización Controlada (ZOE).

Estratégica (AGE), instrumento de planeación y ordenamiento territorial que trasciende el Programa General y los planes parciales —cambio de usos, mayores alturas y densidades, entre otros—. Junto con los Sistemas de Actuación por Cooperación —en la LDU de 1996—, las AGE promueven las asociaciones público-privadas en proyectos de gran envergadura. En lugar de un plan integral para la ciudad en su conjunto, la planeación se fragmenta con base en una suma de megaproyectos estratégicos aislados, bajo una lógica puramente economicista, en favor del capital privado (Bournazou *et al.*, en prensa).

Parte del proceso de desregulación en el caso ateniense consistió en la disolución, en 2014, del Organismo para el Plan Regulador de Atenas (ORSA), que gozaba de independencia y carácter democrático. Sus competencias pasaron al Departamento del Planeación Metropolitana de Atenas-Ática del Ministerio de Urbanismo (YPEKA). Con esta decisión, una decena de asuntos clave a nivel de gobernanza metropolitana, como el nuevo Plan Regulador —que estaba listo para su entrega— y el desarrollo de Hellinikon —el viejo aeropuerto de Atenas— quedaron pendientes. Con la disolución del organismo se favorece el estancamiento del desarrollo urbano y su entrega incondicional al mercado (Skayannis, 2014).

A pesar de los ajustes puntuales del marco legal para atender las necesidades del mercado, después de más de 25 años de vigencia del RSA de 1985, el gobierno, bajo la presión de varios sectores sociales, promueve la actualización del plan. En 2011 se presentó la primera versión para el nuevo Plan Regulador de Atenas 2021 que, bajo importantes modificaciones —en temas de participación ciudadana, protección del medio ambiente y disminución de desigualdades espaciales—, generalmente negativas, se aprueba en su versión final en 2014 (Portaliou, 2015). El nuevo plan, concebido en una época de desregulación general de la economía, no aporta elementos sustanciales para una planeación integral regida por lineamientos en beneficio de los sectores mayoritarios de la población.

Este instrumento se autoriza en el momento que la ciudad se encuentra bajo una severa crisis productiva, social, medioambiental y territorial, por la dispersión de la mancha urbana, los asentamientos irregulares, las desigualdades y la segregación espacial. A nivel discursivo, el texto de la ley que sustenta el plan maneja conceptos comunes de la jerga utilizada en la planeación territorial, como el posicionamiento internacional de la ciudad, el mejoramiento de su competitividad, la atracción de capital y la búsqueda de fuentes de financiamiento, entre otros.



Como modelo de ordenación del territorio se señala la ciudad compacta, con el reforzamiento de la centralidad en contra de la dispersión espacial que encarece la ciudad, el policentrismo jerarquizado del espacio periurbano, como unidad autónoma y protegida, y como espacio vital para la calidad de vida de los habitantes y el equilibrio ecológico, también como espacio para el desarrollo del sector primario, elemento integrador de la identidad cultural del paisaje de Ática.

Asombrosamente, ninguno de estos enunciados se ve materializado en las disposiciones de la ley correspondiente. En contra de los objetivos centrales —por ejemplo hacia la ciudad compacta— se promueve la dispersión urbana con la propuesta de varios ejes de desarrollo y las intervenciones puntuales fuera de las disposiciones legales (Portaliou, 2015). A pesar de que el plan reconoce el rol fundamental de la política territorial en contra de la crisis socioeconómica, las disposiciones y acciones emprendidas caminan hacia la desregulación en beneficio de las inversiones estratégicas, que detonan una espiral que conduce al empobrecimiento del Estado y la perpetuación de la crisis.

Entre los 10 ejes prioritarios del Plan 2021 se cuenta la regeneración de zonas específicas y el redireccionamiento de la ciudad hacia la zona costera para la atracción de capitales, fundamentados en regímenes legales de excepcionalidad, tal es el caso del “polo metropolitano” en el viejo aeropuerto Hellinikon. De esta forma, se abandona el proyecto del parque contemplado en la versión anterior del plan en favor de un proyecto con usos mixtos cuya explotación se transfiere al sector privado.

En resumen, el nuevo Plan Regulador 2021 de Atenas es un claro ejemplo de los lineamientos que rigen la política urbana actual (Mullis, 2011; Peck, Theodore y Brenner, 2009; Swyngedouw, Moulaert y Rodríguez, 2002). Bajo la filosofía de las excepciones generalizadas, se impulsan inversiones desintegradas con la privatización de los bienes del Estado en zonas con potencial de desarrollo, sin una visión integral para el mejoramiento de la ciudad en su conjunto. Varios sectores de la ciudad caen en el olvido y entran en un proceso de degradación paulatina, como el caso de las zonas habitacionales del centro. Se experimenta una disminución de la población y el traslado de las actividades económicas a la periferia, esto se expresa físicamente en el considerable volumen de edificios —de uso habitacional, comercial y oficinas— abandonados.

Los rasgos de la planeación urbana para el caso de Atenas, indudablemente afectada por acontecimientos particulares —los Juegos Olímpicos de 2004 y la severa crisis económica del 2009—, no difieren sustancialmente de

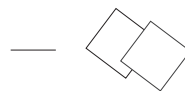
lo que ha sucedido en la CdMx. Aunque con un desfase de casi 10 años en comparación con la capital mexicana, la planeación formal en ambas ciudades presenta muchas coincidencias: la primera época, con la visión integral de la ciudad expresada en un Plan General Regulador con cierto sentido social, se desvirtúa paulatinamente a partir de la década de los noventa, en favor de los instrumentos que regulan zonas específicas —ESXASE y ESXADA en el caso de Atenas y AGE en el caso de la CdMx—, y se promueven las privatizaciones de bienes inmuebles públicos mediante procesos de desestatización agilizados por leyes especiales.

Sin embargo, Atenas presenta un caso extremadamente severo de planeación urbana neoliberal, tanto en los cambios experimentados como en la velocidad de su ejecución, debido a las medidas draconianas impuestas por los acreedores a partir de la crisis de 2009. Vale la pena subrayar que la privatización de bienes inmuebles del Estado griego que exigen los acreedores para el pago de la deuda soberana resulta una falacia —ya que se impide al Estado la explotación de estos bienes y la generación de ganancias propias— que se sustenta bajo el argumento de la incapacidad del sector público para la gestión de los bienes y la corrupción que lo caracteriza. Como si tantos casos de privatización experimentados a nivel mundial, en especial de América Latina, no hayan comprobado lo contrario (Harvey, 2013; Arceo, 2006).

El caso del viejo aeropuerto de Atenas, Hellinikon

El proyecto para el reciclamiento del viejo aeropuerto de Atenas, Hellinikon, forma parte de la cúspide del programa de privatizaciones, adoptado por el gobierno griego dentro de los acuerdos con los acreedores europeos, implementado por el TAIPED, dos años después del estallido de la crisis. Se trata de la privatización de 622 hectáreas que incluyen varias instalaciones olímpicas y el área costera enfrente del predio del viejo aeropuerto —playa de Agios Kosmós—. El largo proceso de su desestatización, iniciado desde 2011, parece ya un hecho consumado, este requirió, en septiembre de 2017, la intervención directa del primer ministro de la república, para evadir las demandas legales del Consejo Central de Arqueólogos (KAS) que obstaculizaban la conclusión del proceso y así dar luz verde a los inversionistas para la realización del megaproyecto.

Hellinikon representa un caso emblemático de las problemáticas que involucra y desata la regeneración de grandes intersticios urbanos en la ciudad contemporánea y su abordaje desde la lógica neoliberal. Son áreas que, con el



paso del tiempo y el crecimiento de la mancha urbana, se vuelven céntricas e incrementan considerablemente el valor actual y potencial del suelo. Las grandes extensiones que ocupan estos equipamientos entran en la disyuntiva sobre sus posibles usos futuros, que oscilan entre los casos contrapuestos de un área pública con espacios verdes y usos recreativos bajo una visión de beneficio social, hasta su máximo aprovechamiento inmobiliario bajo la lógica puramente economicista de la maximización de las ganancias.

La CdMx también fue alcanzada por dicha problemática. La futura evacuación del AICM Benito Juárez, por la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco, pone en discusión el futuro de las 710 hectáreas ubicadas en la parte oriente de la ciudad, que presenta tanto un notable crecimiento urbano y poblacional, como la carencia de equipamientos recreativos y áreas verdes. Al igual que en casos análogos, la opinión de amplios sectores de la ciudadanía se expresa en favor del uso público del espacio con áreas verdes, de esparcimiento, así como espacios para la docencia y la ciencia, y en contra de los desarrollos inmobiliarios de viviendas y oficinas (Barragán, 2016).

Presentaremos en este espacio el caso de Hellinikon desde un enfoque legal, económico y social. Sin la necesidad de hacer un relato de la realidad ateniense,⁵ muy lejana por cierto de la Ciudad de México, veremos cómo, por medio de una sucinta historia del caso de estudio —enmarcado en la planeación descrita en el apartado anterior—, la problemática ateniense resulta fácilmente descifrable por los rasgos comunes —leyes, instrumentos, actores y disputas— que presenta con experiencias de otras latitudes.

El propósito de este ejercicio es señalar la relevancia de los estudios comparativos que permiten revelar la existencia de una trama común translocal que determina las reglas económicas, políticas y sociales, en geografías disjuntas y disímiles, y sobre la cual se construyen las particularidades locales. Sea cuál sea la denominación de este modelo económico, lo importante es identificar los rasgos y efectos que operan y condicionan los acontecimientos específicos. Con ello no se niega la existencia de experiencias aisladas que podrían desviarse de las leyes generales pero que, definitivamente, no afectan de manera radical la tendencia general del flujo de las reglas fundamentales.

⁵ Grecia: 10 768 477 hab. (2017); PIB per cápita: USD 26 700 (2016), 40% mayor que el PIB per cápita mexicano (USD 18 900). Área metropolitana de Atenas: 3 052 000 hab. (2015); 462 km²; densidad poblacional 6 606 hab/km². Municipalidad de Atenas: 664 046 hab. (2011); 39 km²; densidad poblacional 17 027 hab/km².

Antecedentes

El aeropuerto de Atenas, Hellinikon, se construyó en 1939, después de la expropiación de varios terrenos ubicados en la costa marítima al sur de la ciudad. En 1969 se inauguró la terminal oriente, con un diseño del arquitecto finlandés Eero Saarinen. Finalmente, en 1976, empezó el proceso para la reubicación del aeródromo que concluyó en 2001, en un terreno hacia el oriente de la zona metropolitana (Spata). Así, se liberaron las 580 has ubicadas a 8 km del centro de la ciudad. Posteriormente se agregó la zona costera de Agios Kosmós y el predio a desarrollar alcanzó las 620 has (Milionis, 2010).

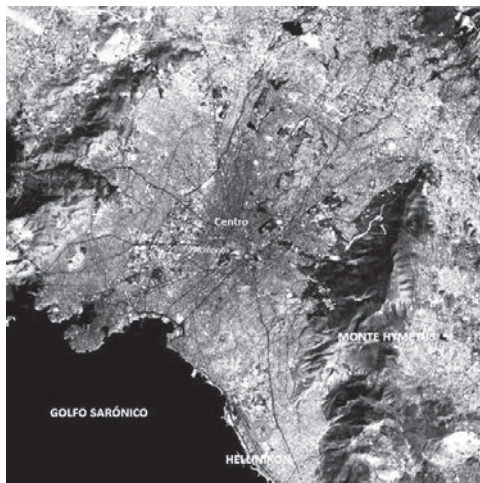


Imagen 1. Atenas (foto aérea).

Fuente: NASA - [el:Athens_Landsat.jpg], Public Domain,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=12612960>

La relevancia del sitio para la Zona Metropolitana de Atenas resulta excepcional y multidimensional. El aeródromo contribuyó al posicionamiento de la zona como polo metropolitano y atrajo infraestructura y servicios que, a su vez, influyeron en la revalorización de los precios del suelo. Desde la perspectiva paisajística, el área se ubica en un lugar privilegiado en el Valle de Ática, entre el monte Hymetus y el golfo de Sarónico. Una vez cesadas las funciones del aeropuerto Hellinikon, ubicado en una zona densamente poblada, su futuro aprovechamiento generó grandes expectativas y disputas (EMP y TEDKNA, 2010).

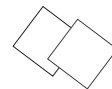


Imagen 2. Hellinikon (foto aérea).

Fuente: <http://www.airliners.net/photo//0061582/L/>. Author Konstantin von Wedelstaedt

*El parque metropolitano y sus controversias.
Los primeros pasos hacia la privatización (1995-2008)*

El punto de partida respecto al destino del viejo aeropuerto Hellinikon se remonta a 1995, cuando se expide la ley que determina su uso futuro y, paralelamente, se inicia una larga historia de controversias entre diversos sectores sociales, privados y gubernamentales. La ambigua redacción de la ley donde señala que: “el espacio que ocupa (el viejo aeropuerto) se destina principalmente⁶ para la creación de zona metropolitana de áreas verdes”,⁷ representa la punta de lanza que paso a paso conduciría, como veremos más adelante, al cambio de uso y la desestatización del predio. Diez años después del Plan Regulador de 1985, se observa la instauración paulatina de una nueva etapa de flexibilización de las normas urbanas en un contexto de desregulación económica global. En lugar de aprovechar esta oportunidad única para blindar el último gran espacio disponible y vital para la calidad de vida de los atenienses,

⁶ Subrayado por la autora.

⁷ Ley 2338/1995 - OEK202/A/14-9-1995

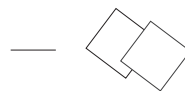
como espacio público de áreas verdes y recreación, con esta ley se abre la puerta a su inserción en la lógica del mercado.

Planear un parque metropolitano de esta envergadura para la ciudad de Atenas representa un hecho imprescindible y altamente justificable. Por un lado, en una ciudad donde el promedio de 2.5 m² de áreas verdes por habitante corresponde a menos de la tercera parte del recomendado por la OMS (9 m²/hab), el desarrollo de espacios públicos verdes se vuelve casi un asunto de sobrevivencia. Por otro lado, en la región de Ática existe un exceso de volumen edificado que en promedio alcanza los 30 m² por habitante, frente a los 20 m² del contexto europeo. Estos hechos hacen indiscutible la detención de nuevas construcciones en Hellinikon y el aprovechamiento del espacio construido existente, incluyendo la demolición de edificios vacíos y abandonados, en favor de la creación de áreas verdes (Polyzos, 2010).

El primer paso para la alteración del destino del sitio como zona metropolitana de áreas verdes, contemplado en la ley de 1995, inicia con la realización de los Juegos Olímpicos de 2004. La necesidad de grandes espacios para las instalaciones deportivas desata una fuerte presión que condujo a una serie de leyes y decretos presidenciales con el fin de permitir el aprovechamiento del predio en contra de lo estipulado en el Plan Regulador de 1985. Bajo el nuevo instrumento legal de las Zonas Especiales de Desarrollo Integral, se impulsan nuevos desarrollos para atender a los requerimientos del evento olímpico que aportan a la fragmentación y dispersión del espacio urbano. Un decreto presidencial emitido en 2004 sobre la protección de las zonas costeras prohíbe, sin embargo, nuevas construcciones en el sitio de Hellinikon y contempla la reubicación de varias instalaciones durante la etapa postolímpica.

Este rompecabezas de disposiciones legales conforma el contexto para las bases de una licitación internacional sobre el futuro del predio. El ganador fue Serero y Fernández, con un proyecto que, a grandes rasgos, respeta el uso del parque metropolitano estipulado en el decreto de 2004. Por otro lado, el Laboratorio de Planeación Territorial y Desarrollo Urbano del Instituto Politécnico Nacional, por encargo del Ministerio de Medio Ambiente, Planeación y Obras Públicas (Y.PE.XO.D.E.) y el ORSA, desarrolla otra propuesta para un parque metropolitano de aproximadamente 400 has, como proyecto integral y económicamente autosuficiente (Milonis, 2010).

Bajo la lógica economicista que permeaba cada día más la planeación de las ciudades, los proyectos mencionados no podrían prosperar debido a las limitaciones que proponían para el desarrollo inmobiliario. Por ello, el Ministerio Y.PE.XO.D.E. solicita a los ganadores del concurso, y al Instituto Po-



litécnico Nacional, la adecuación de sus propuestas originales. La revisión y evaluación de estas nuevas versiones es realizada, en 2008, por un experto en la materia —Pollalis, catedrático griego en Harvard— que concluye en un reporte sobre las fallas de las propuestas en la coherencia financiera, entre otras críticas. Bajo la filosofía estadounidense en favor de las privatizaciones de bienes estatales, el experto se anticipaba, con su oposición al proyecto público, a los lamentables acontecimientos de los años siguientes.

Los estudios sobre el futuro del predio siguen avanzando alrededor del tema de su gestión. Con la excusa de la necesidad de nuevas perspectivas para enfrentar los problemas complejos de las sociedades modernas, se cuestiona la capacidad de administración del sector público y se apuesta hacia nuevas formas de asociación público-privadas con objetivos supuestamente comunes en beneficio de la sociedad. Sin embargo, como se comprobará con el análisis crítico del caso Hellinikon, los objetivos del proyecto fueron impuestos unilateralmente por los inversionistas, sin tomar en cuenta las demandas ciudadanas para la explotación del sitio.

*Crisis económica, desregulación masiva
y pasos decisivos hacia la privatización de Hellinikon (2009-2014)*

El estallido de la crisis económica, que azota el país en 2009, acelera radicalmente los indicios del neoliberalismo aplicados en la planeación urbana y especialmente en el caso de Hellinikon. Con una nueva serie de leyes y decretos, bajo el procedimiento *fast track* con el fin de acelerar el proceso de privatización del sitio, se constituye la empresa Hellinikon S.A. —empresa subsidiaria del TAIPED— para la gestión y explotación del inmueble. El presidente de la empresa es el mismo catedrático de Harvard, Pollalis, quien elabora en 2012 una propuesta, amparada por una nueva ley⁸ que rige hasta la fecha el desarrollo del predio. Según la nueva versión, el uso del sitio cambia de “parque” a “polo metropolitano” e incluye usos múltiples de proyección y referencia mundial.

Esta nueva perspectiva para el aprovechamiento de Hellinikon, que visualiza de forma ejemplar los objetivos de la planeación neoliberal, traza el camino definitivo para la privatización y explotación inmobiliaria del sitio, como parte de los compromisos del Estado griego hacia los acreedores europeos. La nueva

⁸ Ley N. 4062/2012.

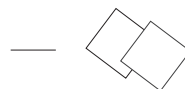
ley de 2012, que surge *ex profeso*, y se justifica bajo el pretexto de la falta de experiencia en proyectos de tal envergadura, permite el desarrollo de Hellinikon más allá del Plan Regulador 1985, de la ley de 1995 y el decreto de 2004, que contemplaban el desarrollo primordial de áreas verdes y la prohibición de nuevas construcciones.

Bajo la falacia de carencia de recursos públicos para el desarrollo del sitio, se elimina la posibilidad de su explotación por el Estado, que podría precisamente generar recursos propios y contravenir a la crisis económica, como lo demuestra, de forma rigurosa, la propuesta presentada por los académicos del Instituto Politécnico Nacional (EMP, 2010). En paralelo, el TAIPED se vuelve responsable de diseñar e implementar el proceso de planeación y desarrollo del sitio, asistido por consultores financieros, legales e inmobiliarios bajo la lógica economicista.

El nuevo contexto legal y administrativo se desarrolla no solo para facilitar la venta del inmueble, sino también para establecer los privilegios del comprador, con base en una clara desregulación de los usos y el incremento en los coeficientes de construcción. Con estas adecuaciones, se permite una mayor explotación inmobiliaria que consecuentemente debería impactar en el incremento de su precio original, de por sí alto, por ubicarse en una localización privilegiada por su accesibilidad, infraestructura, servicios y valor paisajístico.⁹ El Estado, aunque excluido de la explotación del inmueble, podría por lo menos verse beneficiado por la captura de este elevado precio inicial. Los acontecimientos del caso estudiado muestran lo contrario.

Después de 27 meses de negociaciones para la venta del inmueble, en marzo de 2014 el TAIPED, basado en las recomendaciones de sus asesores que revisan la coherencia legal y los requerimientos del proyecto, califica como inversionistas preferenciales a Lamda Development S.A. (LD)¹⁰ y al Global Investment Group —Al Maabar de Abu Dhabi, el conglomerado chino Fosun Group e inversores europeos— para la compra de 100% de las acciones de Hellinikon S.A., a un precio de 915 millones de euros. Estudios serios y rigurosos de expertos en

⁹ Vale la pena subrayar que, a lo largo de las últimas décadas, el espacio de Hellinikon y la zona costera adyacente (Agios Kosmás) incluida en el predio a desarrollar, se ha convertido en uno de los espacios más exclusivos y caros de la zona metropolitana. Una vez cesadas las actividades aeroportuarias que generaban contaminación atmosférica y auditiva, la zona costera, por muchos denominada la "Riviera Griega", se ha revalorizado de forma excepcional.



avalúos (TEE, 2014; Anamateros, 2104) calificaron como escandaloso el ínfimo precio del inmueble aceptado por el TAIPED y evaluaron al Hellinikon, por sus cualidades y potencial de desarrollo, por un precio tres veces mayor, aproximadamente 3 000 millones de euros (Spirtzis, 2014; Siachos, 2017).

Resulta notable observar la elevada ganancia inicial del inversionista al momento de la compraventa, a pesar de la ubicación del predio en una zona privilegiada. La experiencia común de megaproyectos en zonas desvalorizadas, para aprovechar con su desarrollo el diferencial de renta generada, no parece aplicar en el caso estudiado. La teoría conocida sobre la brecha de renta (*rent gap*), desarrollada por Neil Smith (1996), bajo su concepción clásica, se vería entonces cuestionada. Hellinikon, un predio revalorizado previamente a su traspaso, no presentó sin embargo un obstáculo para la captura de rentas excepcionales. El Estado se encargó esta vez —mediante avalúos manipulados, intencionalmente bajos— de crear una brecha de “renta virtual” donde los precios del suelo comerciales no lo permitían.

El inversionista se vio de nuevo beneficiado por la captura del diferencial de renta de acuerdo al valor real. La “brecha de renta” de Smith y la consecuente excesiva ganancia para el inmobiliario aplica aparentemente no solo en el caso de zonas deterioradas, sino también en zonas altamente desarrolladas, en terrenos de propiedad pública, que se venden a un valor inferior al real, en favor del inversionista privado y a costa de la gran mayoría de los contribuyentes.

En sintonía con la filosofía de las nuevas leyes y decretos, caracterizada bajo por una lógica de flexibilización y desregulación del desarrollo urbano, se aprueba en 2014 el nuevo Plan Regulador de Atenas 2021. Dentro de los diez proyectos de regeneración más importantes para la ciudad, se señala el Polo Metropolitano de Hellinikon-Agios Kosmás, de impacto nacional y mundial. Con base en la ley de 2012, que define el destino del sitio como polo metropolitano, se reafirma su uso como centro de negocios, actividades turísticas y de recreación, e incluye una extensión de apenas 200 has —de las 620 has disponi-

¹⁰ LAMDA Development S.A. se caracteriza en su página web como empresa que cotiza en el mercado principal de la Bolsa de Atenas, una sociedad de cartera especializada en el desarrollo, la inversión y la gestión de bienes raíces. La empresa caracteriza la inversión en el antiguo aeropuerto Hellinikon como la mayor inversión privada financiada en Grecia. LAMDA Development es miembro de Latsis Group, controlador de European Financial Group Bank (EFG), banco privado de inversión con base en Luxemburgo, con presencia mundial, 3 600 empleados y 145 000 millones de francos suizos de activos.

bles— destinada a un parque que, en la propuesta aceptada por el gobierno, ni siquiera se trata estrictamente de áreas verdes.

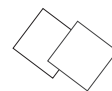
Las profundas transformaciones en el marco legal y de gestión en el campo de la planeación urbana se llevan a cabo a nivel de gobierno con ausencia de la ciudadanía. A lo largo de todo el proceso de privatización y desregulación de Hellinikon, la participación del sector social queda al margen. Con una legislación exigua para la injerencia ciudadana, una vez tomadas las decisiones en todos los niveles del gobierno, el TAIPED lleva a cabo una encuesta de opinión. Los resultados contradictorios —seis de cada diez habitantes de los municipios vecinos consideraron positiva la privatización, mientras que 87% estuvo a favor del desarrollo del parque metropolitano de áreas verdes— se interpretan oficialmente como una clara postura a favor del proyecto inmobiliario, mientras que varios sectores sociales críticos califican la encuesta como un juego publicitario para legitimar un proyecto ilegal y un hecho consumado.

Desestatización y proyecto inmobiliario. Un hecho consumado (2017)

A pesar de las claras intenciones del gobierno y los ajustes en el marco legal para acelerar el proceso de privatización del sitio a favor de la empresa Lamda Development, no es sino hasta mediados de 2017 que se llevan a cabo los últimos pasos decisivos. El TAIPED aprueba el Plan de Desarrollo Integral (SOA) presentado por la empresa, como megadesarrollo con centros comerciales, hoteles, oficinas, miles de departamentos de lujo y un parque metropolitano, que responde a los objetivos del Plan Regulador 2021 que, como se mencionó, surge en una época de desregularización general y se rige por la filosofía de las privatizaciones y los megaproyectos.

En la exposición del proyecto, el inversionista elogia las características excepcionales del sitio —su localización, influencia translocal, rasgos paisajísticos, valor edilicio, cultural y social— que aparentemente no tuvieron efecto en el ínfimo precio de compra ofrecido. En la descripción de los objetivos del plan, se utiliza un discurso ya conocido, sobre la necesidad de una marca paisajística contemporánea (*land mark*) para introducir la ciudad al siglo 21 y proyectarla como metrópoli contemporánea a nivel europeo y mundial.

Conforme a lo estipulado en la ley, se abrió la consulta pública para el Estudio Estratégico de Impacto Ambiental del SOA, pero solo durante un periodo de 20 días, en lugar de los 30 que contempla la ley, lo cual resultó en una simulación de participación ciudadana —como justificadamente señalaron varias



asociaciones ciudadanas— si consideramos la extensión de 1 332 páginas del documento, lo limitado del lapso para emitir observaciones y el periodo vacacional con el que coincidió la consulta.

Con un esfuerzo excepcional y destacable por su visión integral, rigor y coherencia, la ciudadanía autoorganizada¹¹ presenta un documento de 99 páginas. La crítica fundamentada en contra del megaproyecto SOA se elabora desde múltiples puntos de vista: legal, de la coherencia con el sistema de planeación, de la transparencia del proceso, del cumplimiento del reglamento de construcción, de su carácter público, de los aspectos paisajísticos y culturales, de la gestión pública y privada de los espacios, del diseño urbano y del parque metropolitano como tal. El documento fue presentado en tiempo y forma, pero por lo visto no ha tenido ningún impacto en el proceso de la aprobación del megaproyecto.

En la crítica presentada por los ciudadanos, además de la incoherencia con el sistema de planeación general, se señala el incumplimiento de la ley sobre zonas arqueológicas y zonas boscosas, la falta de transparencia en las negociaciones durante el proceso de licitación, el no cumplimiento del reglamento de construcción y, en general, lo inapropiado del Plan Maestro —elaborado por Foster & Partners— que resulta ajeno a la realidad ateniense y sigue lineamientos de diseño de carácter global. Destacan los seis rascacielos de 200 metros de altura —aunque el reglamento permite solo dos—, que conforman una barrera visual hacia el mar y rebasan los 156 metros de elevación de la Acrópolis, emblema por excelencia de la capital griega.

Se apunta sobre la caracterización del predio, por parte del inversionista, como “vacío urbano”, que expresa una visión economicista de aprovechamiento inmobiliario, sin contemplar el exceso de espacio edificable existente y la urgente necesidad de áreas verdes para la capital ateniense. La propuesta ni siquiera respeta la nueva ley de 2012, que había reducido la extensión del parque de 400 a 200 has. En el Plan Maestro, para el llamado “parque” con variedad de usos múltiples, se destina finalmente apenas una tercera parte de su extensión a espacios con vegetación —aproximadamente 70 has—. La crítica ciudadana agrega el tema de la proyección poblacional presentada por los inversionistas que, como se comprueba, está intencionalmente subestimada, para no revelar

¹¹Dos organizaciones: Comisión de Lucha para el Parque Metropolitano de Hellinikon (Επιτροπής Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού) y Asociación Cultural para la Recuperación de Hellinikon (Εξωραϊστικού Πολιτιστικού Συλλόγου Κάτω Ελληνικού).

las necesidades reales en infraestructura, equipamiento y servicios que impactará en un elevado gasto para el erario público.

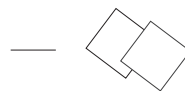
Junto a la crítica de las asociaciones vecinales, se añade la opinión razonada sobre la ilegalidad de la propuesta por parte del gremio de los arqueólogos que exigen la aplicación de la ley con la declaración del predio como sitio arqueológico, debido a los hallazgos de las épocas prehistórica, bizantina y clásica. Frente al eminente peligro de una decisión del Consejo General de Arqueólogos (KAS), que podría poner en peligro la ejecución del proyecto, el Consejo Político del partido en el poder, SYRIZA, convocado por el primer ministro, votó unánimemente a favor del proyecto inmobiliario y advirtió al KAS sobre sus competencias, limitadas a nivel de asesoramiento.

En un comunicado demagógico, se presenta la postura oficial en favor de una supuesta convivencia entre el proyecto inmobiliario y los hallazgos arqueológicos. El Plan Maestro presentado por el inversionista, sin embargo, no incluye adecuaciones para atender posibles hallazgos arqueológicos. Con ello, a la fecha de terminar este estudio, se puede asegurar el futuro de Hellinikon como megaproyecto de desarrollo inmobiliario, a pesar de la multitud de irregularidades cometidas y la lucha de las organizaciones sociales en favor del desarrollo del parque metropolitano.

Muy a nuestro pesar, y pese a nuestro posicionamiento en favor de las demandas ciudadanas y lo contemplado en la ley, se comprueba una vez más la imposición del Estado guiada por intereses particulares y condicionada por estrategias globales, y la imposibilidad de dirigirse hacia prácticas de bienestar común, más aún si se trata de megaproyectos en zonas urbanas altamente valorizadas.

Reflexiones

Uno tras otro, pero de forma firme y sostenida, se eliminaron los obstáculos para el arranque del megaproyecto en el sitio del ex aeropuerto de Atenas, Hellinikon, a pesar de la serie de ilegalidades y arbitrariedades que acompañaron el proceso de su privatización. Al momento del cierre del presente trabajo, el futuro de Hellinikon como espacio público para un parque metropolitano parece inverosímil. El análisis de su historia reciente se inscribe nítidamente en el marco de las políticas neoliberales de gran alcance que, en el caso de Grecia, se aplican de forma drástica por parte de organismos internacionales (FMI) y europeos (Banco Central Europeo, Comisión Europea).



La concisa descripción de acontecimientos para el reciclamiento de Hellinikon ejemplifican de forma clara las acciones del Estado para facilitar la apropiación de la riqueza pública por sectores privilegiados, bajo una lógica de la acumulación por desposesión (Harvey, 2004). Aunque el caso griego tiene sus particularidades, podemos identificar coincidencias en los lineamientos generales que rigen la planeación urbana desde hace más de tres décadas a lo largo y ancho del orbe: la acelerada desestatización de bienes inmuebles públicos; la masiva desregulación y la adecuación del marco normativo de ordenación territorial para las necesidades del inversionista privado; el desarrollo de megaproyectos fragmentados definidos con base en la eficiencia económica para el sector privado; la falta de un plan integral de desarrollo urbano con sentido social; la participación ciudadana virtual en las decisiones para el desarrollo de la ciudad.

El caso de Hellinikon, como megaproyecto emblemático, muestra la imposición de modelos de desarrollo que se presentan falsamente como única opción para el desarrollo y la respuesta a la crisis económica. Entre los hallazgos más valiosos de este trabajo se encuentra la evidencia de que existen soluciones alternativas hacia una gestión pública de los recursos y las propiedades del Estado, para generar precisamente los beneficios públicos necesarios, en lugar de desestatizar los bienes en beneficio del sector privado.

La propuesta del grupo de investigadores del Politécnico Nacional (2010) comprueba, bajo rigor absoluto, la factibilidad de un parque metropolitano público en el viejo aeropuerto Hellinikon. Por medio del análisis de aspectos urbanos, medioambientales, financieros y de gestión, se muestra la posible autosuficiencia financiera del proyecto, sin la necesidad de recursos externos que implicarían su privatización y el desarrollo inmobiliario del sitio.

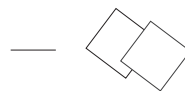
Contrariamente al proyecto alternativo, la lógica del proyecto aprobado para el desarrollo del polo metropolitano propone un alto porcentaje de áreas construidas determinadas bajo criterios financieros que no benefician al Estado, ni a la sociedad. Con la propuesta aprobada se desvirtúa el destino del sitio como parque público en el último gran predio disponible en la ciudad de Atenas, una ciudad con exceso de espacio construido y escasez dramática en áreas verdes. Aunque el proyecto de parque metropolitano, público y autosuficiente no se ha puesto a prueba, el rigor del trabajo de expertos en la materia, cuyo objetivo principal es el beneficio de la comunidad, ofrece elementos suficientes para apostar al éxito de su ejecución.

Frente a la serie de arbitrariedades que permitieron los acontecimientos que condujeron a la problemática actual, la limitada pero firme resistencia ciudadana exige la aplicación de la ley y apoya la propuesta para el desarrollo de la zona elaborada por parte de la academia. Aunque hasta la fecha el procedimiento para la privatización del predio no ha concluido en su totalidad, no se ve ninguna salida para enfrentar el poder de los organismos internacionales que exigen su desestatización y el proceso hacia la materialización del megaproyecto avanza cada día, con paso firme.

Referencias

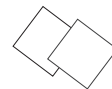
- Αναματερός, Γεώργιος (Anamateros Georgios).¹² 2014. “Πραγματογνωμοσυνη. Διαταχθείσα δυνάμει τοῦ ὑπ’ ἀρ. πρωτ. 10871/2014 ἐγγράφου τοῦ Γραφείου Εἰσαγγελέως Οἰκονομικοῦ Ἐγκλήματος”.
- Anderson, Perry. 1999. “Historia y lecciones del neoliberalismo”, *Revista del Centro de Estudios del Trabajo*, 25.
- Arceo, Enrique. 2006. “El fracaso de la reestructuración neoliberal en América Latina”, E. Basualdo y E. Arceo, *Neoliberalismo y sectores dominantes*, Buenos Aires, Clacso.
- Arnstein, Sherry R. 1969. “A Ladder of Citizen Participation”, *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 35, núm. 4, pp. 216-224.
- Barragán, Sebastián. 2016. “Entre un ‘nuevo Santa Fe’, ‘otro Chapultepec’ o ‘ciudad del conocimiento’, los proyectos para el AICM”, *Aristegui Noticias*, 9 de junio. En línea <<http://aristeguinoticias.com/0906/mexico/zona-urbana-parque-o-ciudad-del-conocimiento-los-proyectos-para-el-aicm/>>. [Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2017.]
- Bournazou, Eftychia, et al. 2017. “Las Zodes. Planeación estratégica y el derecho a la ciudad”, en *El derecho a la ciudad en la Ciudad de México. Aportes para su debate en el siglo XXI*, M.A. Ramírez (ed.), México, Colofón (Ediciones Académicas), en prensa. ISBN Obra Independiente: 978-607-8513-53-6.
- CIA. 2017. *The World Fact Book*, en línea <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>>. [25 de septiembre de 2017.]
- ΕΜΠ (ΕΜΡ). 2010. “Βασικες αρχες σχεδιασμου Μητροπολιτικου Παρκου Πρασινου στο πρωην Αεροδρομιο Ελληνικου” (“Principios básicos para el diseño del parque metropolitano de áreas verdes en el ex aeropuerto de Hellinikon”). Ερευνητικο

¹² Entre paréntesis están los nombres con caracteres latinos de los autores griegos.



- Προγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. En línea <http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5346_/ntua_tedkna_2010_elliniko.pdf>. [Fecha de consulta 18 de septiembre de 2017.]
- Harvey, David. 2013. *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. España, Akal.
- _____. 2004. "El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión", *Socialist egister*. Buenos Aires, CLACSO.
- Κορτζίδης, Χρήστος (Kortzidis, Christos). 2017. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ, ΕΞΩΡΑΙΣΤΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ. Κατάθεση απόψεων στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού Αγίου Κοσμά.
- Milionis, Sotirios. 2010. "City Marketing in Greece: The Post-Olympic Use of Hellinikon Former Airport Site", *Regional Science Inquiry Journal*, vol. 2, núm. 2, pp. 151-172.
- Monroy, Jorge. 2017. "En septiembre quedará finalizado. Alistan proyecto para uso de terrenos del AICM", *El Economista*, 15 de agosto.
- Mullis, Daniel. 2011. "Die Stadt im Neoliberalismus. Von der Produktion einer Ideologie zur Perspektive dagagen", en Andrej Holm, Klaus Lederer y Matthias Naumann (comps.), *Linke Metropolenpolitik. Erfahrungen und Perspektiven am Beispiel Berlin*, Münster, Westfälisches Dampfboot, pp. 14-33.
- Hellenic Republic Asset Development. 2017. En línea <<http://www.hradf.com/en>>, 20 de agosto.
- Pagonis Thanos, Chorianopoulos G. 2015. "The Logic and Practices of Administration Levels: Metropolitan Governance", en T. Maloutas, S. Spyrellis (eds.) *Athens Social Atlas. Digital Compendium of Texts and Visual Material*. En línea <<http://www.athenssocialatlas.gr/en/reference/>>.
- Peck, Jamie, Nik Theodore y Neil Brenner. 2009. "Neoliberal Urbanism: Models, Moments, Mutations", *SAIS Review of International Affairs*, vol. 29, núm. 1, pp. 49-66.
- Πέρρου, Ελίνα (Perrou, Elina). 2016. "Τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) ως κίνητρο προσέλκυσης επενδύσεων", tesis de postgrado, Harokopio University, Athens, Greece.
- Πορτάλιου, Ελενη (Portaliou, Eleni). 2017. ΔΥΟ ΣΗΜΕΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- (ΣΟΑ) ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ. En línea <<http://parkoellinikou.blogspot.de/>>. [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2017.]
- _____. 2015. Η ρύθμιση του χώρου σε εποχή γενικευμένης απορρύθμισης. 17 de marzo. En línea <<https://net.xekinima.org/eleni-portalioy-i-rythmisi-toy-xoroyse-epoxi-gekiyeym/>>. [Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2017.]
- Σιαχος, Μιχαλης (Siachos, Michalis). 2016. Πώς χάρισαν το Ελληνικό στη Lamda. 14 de abril. En línea <<https://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/oikonomia/102868/pos-xarisan-to-elliniko-sti-lamda-development>>. [Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2017.]
- Σκαγιαννης, Παντελης (Skayannis, Pantelis). 2014. Comentario en la consulta pública para la disolución de ORSA. En línea: <<http://www.opengov.gr/minreform/?p=1308.6/09/2017>>.
- Smith, Neil. 1996. *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, USA y Canada, Routledge.
- Σπίρτζης, Χρηστος (Spirtzis, Christos). 2014. Τριπλάσια η αξία του Ελληνικού από τη συμφωνία πώλησης του ΤΑΙΠΕΔ. Newsletter TEE, 31 de octubre. En línea <http://portal.tee.gr/portal/page/portal/INFO_TEE/INFO_2014/oct_2014/NEWSLETTER20141009.pdf>.
- Swyngedouw, Erik, Frank Moulaert y Arantxa Rodríguez. 2002. “Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy”, *Antipode*, vol. 34, núm. 3, pp. 547-582.
- Triantis, Loukas. 2017. “The Spatial Planning Framework for Athens City Centre. Aspects of Strategic and Normative Planning”, en T. Maloutas, S. Spyrellis (eds.) *Athens Social Atlas*. Digital Compendium of Texts and Visual Material. En línea <<http://www.athenssocialatlas.gr/en/article/spatial-planning/>>.
- Urban Environmental Reformations, S.A. 2016. Integrated Development Plan of Hellinikon, diciembre. En línea <<http://www.hradf.com/post/543/sxedio-oloklhrwmenhs-anaptykshs-mhtropolitiko-polo-ellhnikoy-agioy-kosma>> [Fecha de consulta: 24 de agosto de 2017] y <http://estia.hua.gr/file/lib/default/data/18081/theFile>. [Fecha de consulta: 25 de septiembre de 2017].
- ΕΜΠ (EMP). 2010. “Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Παρκου Πρασινου στο πρωην Αεροδromo Ελληνικου” (“Principios básicos para el diseño del parque metropolitano de áreas verdes en el ex aeropuerto de Hellinikon”). Ερευνητικο Προγραμμα Εθνικου Μετσοβιου Πολυτεχνειου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. En línea <http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5346/_ntua_tedkna_2010_elliniko.pdf>. [Fecha de consulta: 18 de septiembre de 2017.]



- n.p."ΤΕΕ. 2014 "Το Ελληνικό δόθηκε πολύ χαμηλότερα από την πραγματική του αξία στην Lamda Development", 30 de octubre. En línea <<https://www.porosnews.gr/latest-news>>. [Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2017.]
- n.p. Vimaonline.gr. 2017. *El 27 de septiembre la reunión crítica del KAS, sobre el Hellinikon*, 22 de septiembre. En línea <<http://www.vimaonline.gr/20/article/29837/stis-27-septemvriou-i-krisimi-sunedriasi-tou-kas-gia-to-elliniko.23/09/2017>>.

CdMx. Capital Social

Del racionalismo a la planeación estratégica: la producción ideológica del espacio público bajo el paradigma de la competitividad y el *marketing* urbano

Carla Alexandra Filipe Narciso

Doctora en Urbanismo
Investigadora del Centro de Investigaciones
en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje
CIAUP/FA-UNAM
Tutora del Posgrado en Urbanismo

Resumen

A partir de los años ochenta, el cambio de paradigma en la planificación urbana de corte racional ha sido marcado por nuevas narrativas de la economía neoliberal, denominado de planeación estratégica, construido bajo la geopolítica de regulación de mercado y su entrada en la red global de centralidad económica. Bajo esta tendencia, las ciudades empiezan a generar distintos mecanismos legales-normativos que permitan su entrada a este circuito, buscando para tal una imagen de marca que las diferencie y, al mismo tiempo, las haga partícipes de un mercado internacional, aunque eso implique una reestructuración socio-espacial y profundas alteraciones en los procesos de desigualdad y fragmentación social, sobre todo en ciudades de América Latina. La Ciudad de México, construida bajo la ideología capitalista de una ciudad global, ha emprendido el camino de la marca ciudad CdMx. *Capital Social*, llevando a cabo una serie de intervenciones que han alterado sobremanera sus geografías sociales. En este contexto, el presente trabajo procura reflexionar sobre las implicaciones socio-espaciales que las estrategias de *marketing* urbano, llevadas a cabo por el actual gobierno capitalino, han tenido en la Ciudad de México, pensadas desde la planeación estratégica neoliberal y la construcción de la imagen de marca ciudad.

Palabras clave: estado neoliberal; modernidad; *marketing* urbano.

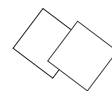
Abstract

The paradigm shift in rational urban planning since the 1980s has been marked by new narratives of a neoliberal economy, called strategic planning, built under the geopolitics of market regulation and the entry into the global network of centrality economic. Under this trend, cities begin to generate different legal-regulatory mechanisms that allow their entry into this circuit, seeking for such a brand image that differentiates it and at the same time makes it participate in an international market, even if that implies a social restructuring. Spatial and profound changes in the processes of inequality and social fragmentation, especially in Latin American cities. Mexico City, built under the capitalist ideology of a global city, has embarked on the path of the city brand CdMx Social Capital, carrying out a series of interventions that have greatly altered the social geographies of the City. In this context, this paper seeks to reflect on the socio-spatial implications that the urban marketing strategies carried out by the current government of the capital have had in Mexico City, based on neoliberal strategic planning and the construction of the City brand image.

Keywords: neoliberal state; modernity; urban marketing.

Introducción

El capitalismo moderno se ha apoderado del espacio urbano (Lefebvre, 2013) y ha generado formas hegemónicas de reproducción mediante mecanismos de dominación y empoderamiento con consecuencias adversas para sus pobladores, sobre todo en los países en vías de desarrollo, como es el caso de México, y más concretamente en su ciudad capital. Más que formas discursivas de representación del espacio urbano, los distintos mecanismos geopolíticos han conformado espacios de desigualdad con la “creación de infraestructuras sociales y físicas que respaldan la circulación de capital” (Harvey, 2007), permitiendo que la “vida cotidiana se reproduzca eficazmente” (*ídem*). Bajo esta idea de “modernización”, las ciudades materializan las premisas neoliberales por medio de “determinados mecanismos y patrones de acumulación sin importar cómo se autodenominen los poderes públicos, de izquierda o derecha” (Pradilla, 2010: 525); esto mediante formas arquitectónicas-urbanas que han provocado niveles de exclusión y de privatización de lo público a partir de nuevas formas de control social que se manifiestan de forma “multiescalar.



Y ello al menos en dos sentidos: uno, reconstituye relaciones a distintas escalas —regionales, nacionales, internacionales— entre actores institucionales y económicos, como los Estados locales y el capital ‘financiado’; y dos, sustituye las lógicas regulatorias redistributivas por lógicas competitivas, al mismo tiempo que transfiere los riesgos y responsabilidades a las agencias, actores y jurisdicciones locales” (Brenner *et al.*, 2009). En este contexto, el mercado financiero y el capital inmobiliario asumen el control de la “planeación urbana” y la producción espacial a distintas escalas o distintos segmentos del mercado: en la producción de vivienda social, proyectos de renovación, restauración o reconstrucción urbana; proyectos arquitectónicos-localizados y “geografías corporativas” (Grant y Niymon, 2002) detonadores de procesos de expulsión por despojo, en todos casos legitimados por la ideología de la modernidad neoliberal y la capacidad de generar nuevas rentas de suelo. En este contexto, la Ciudad de México es el escenario ideal que ejemplifica este proceso, ya que desde los años ochenta ha venido incorporando nuevos mecanismos, elementos y normas al proceso de planeación que facilita las acciones del mercado, tanto global como nacional, amparado por una estructura política legal-discursiva de legitimación social y la idealización de una marca de ciudad. Así, este trabajo procura reflexionar en las bases sobre las que se construye una imagen de marca de ciudad, desde el discurso político y la realidad cotidiana.

Espacialización urbana de la modernidad como proyecto político-hegemónico

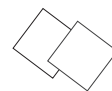
La modernidad se caracteriza por ser un proceso de carácter “global” diferenciado en su proceso histórico y que ha configurado una nueva forma de organización política —el Estado Nación—, la sociedad burguesa moderna y el capitalismo. Con origen en los “países centrales” o “hegemónicos”, se expande a partir de relaciones de dominación, de explotación y de cambios altamente desiguales.

Como un tipo de discurso civilizatorio dominante, la modernidad forjó profundos cambios en términos de política urbana y formas de producción espacial, que se siguen reproduciendo ahora bajo un nuevo paradigma denominado globalización neoliberal. Esa modernización del espacio —geográfico—, como bien comenta Harvey (2008), ha implicado un largo proceso de urbanización espacial, lo que a su vez significa una reestructuración espacio-temporal del capital por medio de un nuevo modelo de ciudad —ciudades modernas—, reinventando excedentes de capital que se generan por sobreacumulación en

un lugar determinado. Esta es una contradicción propia del capital, el cual, para mantener la tasa media de ganancia capitalista necesita trasladar capitales excedentes, que son susceptibles a la devaluación, a nuevas inversiones. Y las inversiones en infraestructura e inmobiliarias son de las que más colaboran en este proceso, con la consiguiente transformación de la dinámica de la vida citadina (Terán, 2012).

Un ejemplo claro de este proceso de modernización es el caso de París a mediados del siglo XIX —que Harvey (2008) explora en su libro *París. Capital de la modernidad*—. El autor menciona que este proceso se da, primero, a partir de una reestructuración de la escala, y en segundo lugar, esta reestructuración se ajusta a las necesidades de invertir el inmenso excedente de capital que se había producido en Europa —y en Francia en particular— a mediados del siglo XIX, y que implicaban escalas arquitectónicas proporcionales a este excedente (Terán, 2012). En este sentido, podemos analizar la modernidad capitalista como una forma singular de producción del espacio, relaciones sociales de producción y reproducción que han originado su propia geografía histórica, dimensión espacio-temporal que es producida y actualizada constantemente (*ídem*). Sin embargo, esta reestructuración espacial va de la mano con nuevos elementos como el surgimiento de “nuevas” “clases sociales, de ideologías e instituciones que se gestaron, desarrollaron y fueron fortaleciéndose en medio de luchas y confrontaciones en el seno de la sociedad feudal” (Terán, 2012), tal y como también lo menciona Echeverría (2008). Todas ellas tuvieron un papel fundamental en la conformación del espacio urbano ya que apoyaron sin reservas el proyecto moderno de reestructuración urbana que se “caracterizó por conformar el espacio de lo que hoy retrospectivamente se nos presenta como tipo ideal de la modernidad urbana: domesticación de la calle, clara separación entre el espacio privado y el espacio público, uso intenso de este último como espacio de libre tránsito, recreativo, de circulación y de acceso directo a las ofertas de consumo. También, lugar de coexistencia normal entre los extraños y la diversidad donde, en general, se desenvuelve una activa vida pública; lugar de coexistencia de funciones diversas, incluida la habitacional” (Duhau, 2003: 138).

En esta dirección, hubo dos momentos muy significativos y determinantes que acentuarán hasta nuestros días ese ideal, son estos: el proyecto de reforma y ensanche de Barcelona por Ildefons Cerdá (1859) y la renovación de París por Haussman (1852). Esta última fueron un parteagüas en la historia de las ciudades y, sobre todo, en la historia del espacio público, tanto así que auto-



res como Harvey (2008) y Davis (1992) han dedicado una parte de su obra al análisis de estas intervenciones y del fenómeno Haussman. Los principios de intervención utilizados, que tuvieron su impacto en su época, transformaron hasta el día de hoy los conceptos de intervención en la ciudad. Los propósitos de intervención de Haussman eran limpiar el centro de la ciudad y abrirla a la burguesía, hecho bien elucidado en las pinturas de Camille Pizarro, como una forma de “ordenar” la ciudad “tapando” las áreas populares y a los excluidos. Los pobres, que no recibieron ninguna de las bendiciones que Haussman prometió a la burguesía, hallaron sus barrios demolidos y fueron obligados por el gobierno a mudarse a las afueras de la ciudad (Fishman, 1987).

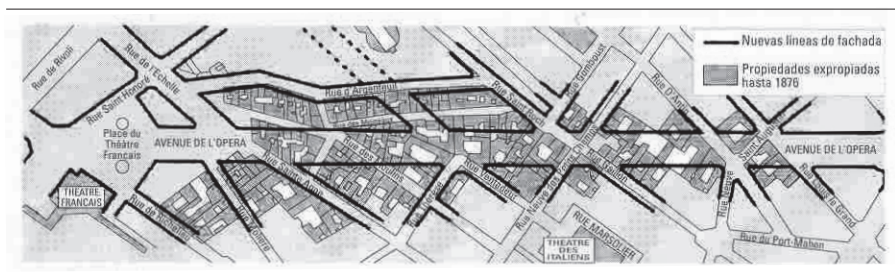


Figura 1. Planta del trazado de la avenida de la Ópera, según la ley de 1850.

Fuente: www.empresas.mundo-r.com/

Estas intervenciones no fueron casuales o llenas de buenas intenciones, hubo una política deliberada de generar una imagen moderna de la ciudad con la finalidad de mantener “el orden público urbano”, con acciones de limpieza, confinamiento —las clases populares al *quartier*, mientras la burguesía a las calles, avenidas, parques y jardines ilustrados— y el debilitamiento de los movimientos de las clases marginales, esto por medio de disciplinar los usos de los espacios urbanos con la apertura de grandes y anchas avenidas, dificultando la construcción de barricadas operarias y ayudando a la acción de la caballería de Bonaparte.

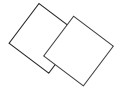
El ejemplo de París se difundió por Europa y Estados Unidos, con diferentes matices —como un proceso expansivo imperialista—. En Europa, los ejemplos más emblemáticos son Roma, Berlín, Moscú y Barcelona, mientras que en Estados Unidos, lo es Chicago. En los distintos casos, los elementos de intervención se centran en los principios funcionalistas del modernismo: priorizar el flujo y los movimientos continuos que dominaban los escenarios de las gran-

des ciudades. Estas ideas reformistas tenían como principio construir ciudades seguras y limpias para las clases medias y altas, esto es, correspondían al imaginario de las clases hegemónicas a partir de la concepción idílica de lo que son, o deberían ser, las ciudades. Este tipo de intervenciones está relacionado, como refiere Capel, “con el gran esfuerzo de renovación urbana y creación de equipamientos públicos y con la apertura de plazas, ampliación de las existentes y trazado de otras nuevas, empedrado de las calzadas, rectificación o derribo de los saledizos y realización de una serie de mejoras [...] Eso afectaba en ocasiones a las propiedades del patriciado urbano, y dio lugar a enfrentamientos con los grandes propietarios, que eran también a veces regidores de la ciudad y que en pocos casos lograron paralizar las obras, especialmente en los municipios pequeños. Pero se trataba de hacer la ciudad más limpia e higiénica” (2002: 115), donde, por ejemplo, en los estados latinoamericanos las palabras de precepto fueron: “orden”, “progreso”, “libertad”, “fuerza” y “razón”.

Estas operaciones fueron evolucionando fundadas en las mismas políticas urbanas —pero ahora bajo el paradigma de la planificación estratégica y la competitividad— y por medio de diferentes procesos de producción del espacio, conduciendo a las ciudades a los mismos “modelos” urbanos. Desde París, Barcelona, Los Ángeles y Lisboa, hasta la inducción a las ciudades latinoamericanas como Salvador, Recife, San José, Bogotá y Ciudad de México. Y aunque las estrategias de intervención urbana se repiten, es claro que lo hacen con diferentes representaciones socio-espaciales acordes con contextos históricos, sociales y económicos diferenciados.

Parece ser que en un periodo de globalización capitalista neoliberal, los principios modernistas se han vuelto clave en la construcción de una nueva escala de ciudad donde, más que nunca, la urbanización y las estructuras urbanas se han convertido en ruedos estratégicos para las formas neoliberales de destrucción creativa, y su significado estratégico como *loci* de innovación y crecimiento; así también, las ciudades como zonas de gobernanza delegada y de experimentación institucional local que las posicionan igualmente a la vanguardia del avance neoliberal (Brenner *et al.*, 2009).

En este contexto, los gobiernos locales se han ajustado —con cierta imposición o por deliberación propia— a las políticas de corte internacional, y han incorporado algunas relaciones territoriales para fortalecer las economías locales por medio de un “tratamiento de *shock*” de desregulación, privatización, liberalización y mayor austeridad fiscal. Así, las ciudades —de diferentes latitudes geográficas— se han convertido en territorios y en “laboratorios institucionales



para diversos experimentos de políticas neoliberales, como el *marketing* territorial, la creación de zonas empresariales, la reducción de impuestos locales, el impulso a las asociaciones público-privadas y nuevas formas de promoción local” (*idem*).

En este proceso, los mercados inmobiliarios urbanos se transformaron en uno de los principales vehículos de acumulación de capital del urbanismo neoliberal (Harvey y Smith, 2005), a partir de las nuevas formas empresariales urbanas que se caracterizan, sobre todo, por ser sociedades públicas/privadas que tienen como objetivo político y económico inmediato mucho más la inversión y el crecimiento económico —mediante emprendimientos inmobiliarios puntuales y especulativos— que la mejoría de las condiciones en un ámbito específico (Harvey, 1996).

Este fenómeno es particularmente evidente en las grandes regiones metropolitanas, pues actualmente son los principales polos de atracción de inversión y los principales nodos de la economía global. Pero también puede advertirse en una miríada de ciudades de menor jerarquía urbana, pues los gobiernos locales de diferentes latitudes han utilizado diversas estrategias e instrumentos de política pública para regenerar, reconvertir y recalificar viejos espacios urbanos y producir otros nuevos.

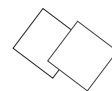
Concretamente en América Latina, la expresión territorial del neoliberalismo surge a partir del agotamiento de la industrialización sustitutiva de importaciones en la década de los setenta y la entrada de su economía en la larga onda recesiva a partir de la grave crisis económica de 1982, lo que abrió la puerta política e ideológica a la progresiva implantación de las políticas neoliberales y al inicio de la extensión de la planeación urbana y el gran urbanismo (Pradilla, 2009: 206).

Los procesos de reestructuración urbana tomaron conciencia más tarde, ya que fue hasta los años ochenta que estos países dejaron de estar gobernados por regímenes autoritarios o dictaduras militares y dejaron de experimentar los brutales límites del modelo de desarrollo dominante hasta los años setenta, generando transformaciones que se pueden hoy visualizar en grandes proyectos inmobiliarios conducidos por el capital privado; espacios públicos cerrados y controlados en forma privada; abandono de espacios públicos tradicionales por parte de las clases media y alta y la colonización de los mismos por los sectores populares, entre otros (Duhau, 2003). Al mismo tiempo, empezó el traslado de las funciones administrativas de los gobiernos federales y estatales al municipio, de suerte que el Estado asumió una función meramente norma-

tiva y el municipio se encargó de hacer cumplir la norma, lo que ha resultado en un proceso meramente especulativo, en lo cual el municipio deja en manos de la iniciativa privada la “planeación urbana”, jugando con sus intereses para obtener beneficios, donde el mercado inmobiliario pasa a tener un papel protagónico y dictar las directrices con relación a la “forma, función y estructura” (Santos, 1986) del proceso de producción social del espacio urbano.

En la Ciudad de México, esta posibilidad de reproducción del espacio urbano se espacializa y legitima por medio de una reestructuración de las condiciones de acumulación de capital a partir de dos ejes: por un lado, de políticas urbanas “cuyos objetivos han sido agilizar la implementación de las grandes intervenciones urbanas, favoreciendo las estrategias de colaboración pública-privada” (Díaz Orueta y Lourés Seoane, 2015), con *slogans* como “recalificar”, “reconvertir” y “recuperar” —“regenerar”— que no dejan de ser sinónimos de exclusión, desigualdad y control social. Gravemente, lo anterior se ve pautado y apoyado mediante instancias nacionales e internacionales que subsidian estos proyectos, al tiempo que se sustentan teorías y planteamientos académicos generales y abstractos. Las agendas políticas a nivel local se suman y siguen las diferentes formas de tratar este tipo de proyectos pero, a la vez, alientan una promoción desmentida de lo que es la “política social” o “responsabilidad social” de gobiernos neoliberales.

Por otro lado, una desregulación del planeamiento que ha permitido un crecimiento en mancha de aceite con consumos intensivos de suelo, derivando en modelos territoriales ambientalmente insostenibles, ligados al mercado inmobiliario, lo que ha generado la formación de grandes burbujas que, al estallar, afectan muy negativamente a amplios sectores de población, a la vez que enriquecen a minorías muy concretas (*idem*). Todo este proceso se contrapone a la reivindicación pública de un “discurso universalista, de respeto a los derechos humanos”, un discurso de respeto al interés colectivo, la democracia y la pluralidad (Delgadillo, 2014), provocando la ilusión de un supuesto acto de los gobiernos en dicha materia, que está encaminado a la integración social; sin embargo —según lo señaló tempranamente Marx—, en realidad ayuda a camuflar las relaciones de explotación y los dispositivos de exclusión, así como también le sirve a los gobiernos para encubrir su protagonismo en la producción de todo tipo de asimetrías sociales (Delgado, 2011).



Geopolítica de la “planificación”: poder y sistemas de dominación urbana en la Ciudad de México

Uno de los principales retos que enfrentan las grandes ciudades —y sus áreas metropolitanas— consiste en superar la falta del planeamiento integrado, que considere los diferentes componentes urbanos como un sistema complejo, donde todos los elementos cumplan funciones primordiales y especializadas para que el medio funcione en equilibrio. En México, se ha podido observar una planeación fragmentada que, según Eibenschutz y Rodríguez, “forma parte del mismo proceso histórico del país, así como de la formación y reproducción de modelos sectoriales de otros países que, aunque pasaban por momentos históricos muy distintos, compartían un ‘cambio socio-territorial’ en el campo, paralelamente a la revolución en 1910” (2013). En sus palabras: “El gobierno de [Lázaro] Cárdenas (1934-1940) tuvo como pauta el primer plan sexenal. Carlos Contreras desarrolló en esa época el Plano Regulador para la Ciudad y Valle de México con visión de largo plazo, 1935-1985. El desarrollo urbano se entendía como creación de algo nuevo; idea lógica durante los tiempos de la explosión demográfica y la urbanización salvaje que tuvo consecuencias en países como México, donde la planeación urbana se ha asociado con la creación de nuevos espacios” (*ibid.*: 51).

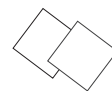
Carlos Contreras, apoyado sobre todo en criterios de funcionalidad, se propuso alcanzar una nueva forma de organización urbana en México para hacer de la ciudad un espacio moderno, eficiente, sano y ordenado. De esta manera, la planeación se convirtió en un ejercicio conceptual del gobierno que se ha extendido hasta la actualidad. Y aunque hoy, más que nunca, la planeación está compuesta de diversos planes y programas, estos no han sido vinculantes y no se han tratado como leyes en un marco integral con un sistema de fiscalización que indague en su aplicación y cumplimiento ni que asegure su revisión como un factor obligatorio de los gobiernos municipales y estatales. Aunado a esto, se da la sobreposición de instrumentos de planeación, así como de programas de intervención urbana que se contradicen entre ellos. También Gutiérrez (2009: 53), desde esta perspectiva, ha mencionado el carácter estático de la planeación urbana mexicana, fácilmente demostrable cuando advertimos que tanto su concepción como su práctica contemporánea ha estado influida históricamente por una diversidad de paradigmas y escuelas de pensamiento que han condicionado la consolidación de un modelo propio que le dé respaldo y fundamento a los distintos cambios socio-territoriales. En la influencia de las ideas

promovidas por la corriente arquitectónica de mediados del siglo pasado —que derivaron en la formulación y ejecución de un sinnúmero de planes reguladores que consistieron, como ahora, en el diseño de mecanismos para la zonificación, la densificación y, aunque en menor medida, el control de la expansión urbana— se observan también soluciones basadas en el diseño de espacios y vialidades, y en el desarrollo arquitectónico. Incluso, algunos autores hablan de un urbanismo sin ciudad, en el que persiste un divorcio entre las propuestas y las realidades, entre los impactos y sus soluciones. Es por ello que la ciudad se presenta llena de contrastes, entre los diversos conflictos de resistencia y la apropiación del espacio urbano. Mientras los planteamientos ideológicos de esta corriente fueron rebasados, la dinámica urbana y poblacional de la ciudad y del país entero, asociada con otros tantos factores, provocó el estallido de la Revolución. Este hecho histórico fue la coyuntura que favoreció el retraimiento del campo. Dos aspectos fueron clave:

- La influencia borbónica —división de clase entre centro y periferia—.
- El urbanismo francés —porfiriano—.

La Revolución Mexicana de 1910 a 1917 dio lugar a una nueva fase de estancamiento del crecimiento urbano (Pradilla y Pino, 2004). Gracias a la intervención activa del Estado surgido del movimiento armado, desde 1930, y con mucha mayor intensidad a partir de 1940, México entró al padrón de acumulación de capital basado en la industria, el cual se desarrolla mediante la sustitución progresiva de importaciones. Así la industria y la vivienda obrera, su correlato, se convirtieron en el motor de un acelerado crecimiento urbano (*ídem*). Entre 1940 y 1980, la concentración urbana pasó de 1 967 000 a 14 015 000 habitantes (Pradilla, 1997). En este proceso jugaron un papel importante las inmensas unidades habitacionales en zonas centrales de renovación urbana, los grandes equipamientos, las vialidades urbanas y la incesante presión del capital inmobiliario.

No obstante, todo esto sucedió sin planeación, o mejor dicho, a pesar de los “esfuerzos” de la aprobación de la Ley de Asentamientos Humanos en 1976, donde la planeación en el intervencionismo estatal fue desastrosa, y aunque ella misma determinaba la elaboración de los planes de desarrollo urbano para los distintos censos de población, estos fueron elaborados a partir de modelos para ser reproducidos de la misma forma en cualquier latitud geográfica y, como bien menciona Pradilla (2009), “sin capacidad administrativa ni aplicación, que incluso deja sin instrumentos a muchas localidades, por lo que se convierte en una planeación indicativa, de legitimación del patrón de acumulación y de los



regímenes políticos vigentes”. Ya en el régimen neoliberal la planeación gana otros matices, pero con resultados similares, debido al debilitamiento del Estado, así como a la acción y el efecto de la privatización; la planeación se vuelve una ideología para la libre acción del capital, sobre todo el inmobiliario.

Concretamente en la capital del país, estos modelos de intervención se han traducido en problemas urbano-ambientales de alto impacto. Entre algunos ejemplos se encuentran: el preocupante tema de la escasez de agua en la ciudad, su distribución inequitativa y las inundaciones constantes con repercusiones negativas en la práctica cotidiana y habitabilidad de los pobladores; la aparición de espacios residuales en el tejido urbano; el aumento exponencial de la desigualdad y la fragmentación social; la ausencia de espacios verdes públicos; la pérdida de las formas de producción tradicionales y de la memoria colectiva; la centralización de las inversiones e intervenciones en las áreas de mayores ingresos; el abandono de las áreas marginales y la falta de una visión integral y procesual.

La Ciudad de México, como bien mencionan Brenner *et al.* (2009), se ha vuelto sin lugar a duda un experimento neoliberal por excelencia, sobre todo desde la flexibilización del mercado inmobiliario y los nuevos mecanismos de financiación de la vivienda, con distintos mecanismos que se empezaron a desarrollar en los años ochenta y que, como bien señala Parnreiter (2011), “un primer paso en esta dirección fue la introducción de los llamados Zedec (Zona Especial de Desarrollo Controlado), que fueron fundamentales en el desarrollo del nuevo CBD en Santa Fe, porque representan “un instrumento de planeación de usos del suelo *ad hoc*”, como lo calificó Jorge Gamboa de Buen (2006: 5), quien en este entonces era titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) y hoy en día es director del Grupo Danhos, uno de los desarrolladores inmobiliarios más importantes de México. Así, los Zedec permitieron alejar la planeación de la visión global de los planes maestros para hacerla selectiva y adaptada a casos particulares. Según Garza (1999: 165), este cambio en la gestión urbana resultó de la convicción de que no existe una necesidad “por planes maestros que identifiquen estrategias a ser seguidas en el mediano y largo plazo; más bien, las necesidades del mercado inmobiliario determinan los proyectos que se llevarán a cabo y los usos de suelo requeridos” (Parnreiter, 2011). Posteriormente, surge el sistema de transferencia de potencialidad de desarrollo urbano, lo que permitió mecanismos más flexibles para proyectos inmobiliarios —inversión de capital extranjero—. A partir de 1997, y hasta la actualidad con el gobierno de Miguel Ángel Mancera, se “construyó” la idea

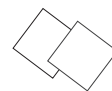
de la planeación estratégica —desde organizaciones internacionales como la ONU—, según la cual una “gestión urbana eficiente debería disponer de ‘mecanismos ágiles de gestión, (...) planeación, regulación, fomento, control, vigilancia, coordinación y concertación’”, como lo afirmó Arturo Aispuro (2007: 6) quien, durante la gestión de Gamboa de Buen en la Seduvi, fue director general de Desarrollo Urbano y luego asumió el cargo de vicepresidente de Desarrollo en la empresa Reichmann International, en 1994, para regresar en 2006 a la Seduvi como titular (Panreiter, 2011).

Otros mecanismos que siguieron fueron los Corredores de Inversión y Desarrollo (CIDS) y estímulos fiscales que impulsaron zonas como Reforma, o programas como el Bando 2 y la Norma 26. En 2010 se aprobaron los Sistemas de Actuación por Cooperación (SAC), que según la Seduvi son un instrumento previsto por la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, que busca realizar proyectos —y obras— específicos de infraestructura, equipamiento y espacio público, que generen beneficios directos a las personas y al entorno urbano de zonas específicas. Lo anterior lo lleva a cabo el Gobierno de la Ciudad, mediante la implementación de una estrategia urbana y el trabajo en conjunto de actores públicos, privados y sociales que inciden en el territorio de nuestra urbe.¹ Lo que este mecanismo ha permitido es una intensa especulación inmobiliaria, como por ejemplo en la colonia Granados —uno de los SAC—, en la delegación Miguel Hidalgo, la cual ha sufrido fuertes alteraciones socio-espaciales, y que según algunos autores (Hernández, 2017)² parece estar sufriendo un proceso de gentrificación, por la expulsión de sus habitantes y la llegada de otros con mayor poder adquisitivo, y que claramente es el ejemplo de lo que Harvey define como acumulación por desposesión. Más recientemente surgieron las Zonas de Desarrollo Económico y Social (Zodes) que, según Simón Levy,³ “lo que se busca con este mecanismo es mejorar la calidad del espacio público, mejorar la movilidad de manera substancial. Es el esfuerzo de regeneración urbana más importante que se ha vivido en los últimos años en la ciudad” (2014). Él mismo asegura que no habrá expropiaciones, pero al mismo

¹ http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/SAC/Seduvi_SAC_pdf.pdf

² http://www.milenio.com/tribunamilenio/de_quien_es_la_ciudad/escasa-gentrificacion_13_348095190.html

³ Titular del organismo Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo de la Ciudad de México, encargado del programa de Zonas de Desarrollo Económico y Social (Zodes), que incluye cinco proyectos para el Distrito Federal: la Ciudad de la Salud, en la zona de hospitales de Tlalpan; la Ciudad del Futuro, en Coyoacán; el Corredor Cultural Creativo de Chapultepec; Ciudad Administrativa y Judicial, y la Agrociudad. En entrevista al Excelsior (21/01/2014).



tiempo eso aumentará la plusvalía de la zona. Discursos algo contradictorios y que se parecen a otros tantos proyectos —por ejemplo el Centro Histórico y Polanco— que han llevado a la expulsión de los moradores originarios quienes se ven obligados a reubicarse en zonas más alejadas del centro de la ciudad y con mayores problemas socio-ambientales. Finalmente, en 2014 se aprobaron las Áreas con Potencial, las cuales “definen la orientación prioritaria que, con base en las políticas de desarrollo aquí planteadas, se dará a diversas zonas del DF que sean objeto de un tratamiento urbano específico”.⁴ Estas pueden ser, para suelo urbano: con potencial de desarrollo, mejoramiento, reciclamiento, conservación patrimonial y de integración metropolitana; para suelo de conservación se estructuran en: de rescate ecológico, preservación ecológica y producción rural y agroindustrial.

Así, lo que podemos observar es que la planeación urbana en la Ciudad de México es un mito, aparece en los discursos progresistas, pero en la realidad los gobiernos se han dedicado a la especulación inmobiliaria y al *marketing* político en la construcción de la ciudad, legitimando su función social pero, en oposición, no hacen más que acentuar el proceso de diferenciación social. El discurso del “público” legitima el poder político, “sirviéndose de los aparatos gubernamentales y hegemónicos del Estado, para asegurar la difusión y reproducción de su predominancia social y opera como referente para elaborar y reproducir las relaciones de desigualdad y desnivelación de los restantes grupos en una específica formación social” (Karp, 1988: 7). En este sentido, “el entorno construido es un medio primario para las técnicas de establecimiento, legitimación y reproducción de una determinada mirada, de una ideología que organiza cualquier estructura social o vital, desde la casa a la ciudad” (Cortés, 2010: 9), reproduciendo espacios de control y subordinación.

Imagen de marca CdMx. Capital Social. Capital del espacio público

En la adopción de este modelo por parte del gobierno de la Ciudad de México, “el bolígrafo del planificador y la imagen-objetivo de la ciudad fueron dando paso a pautas de desarrollo” (Greene, 2005), enmarcados en la competitividad urbana, como respuesta a un sistema económico mundial hegemónico y las necesidades del mercado inmobiliario. Todo esto se hace con la promoción de territorios competitivos mediante estrategias de *marketing* urbano —aunque

⁴ <http://data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/index.php/que-hacemos/planeacion-urbana/normas-en-areas-de-actuacion>.

ya anteriormente las ciudades competían (Krugman, 1996; Porter, 1990), en la planificación estratégica pasan a ser deliberados el uso de herramientas de *marketing* urbano o, como menciona Benko (2000): “el *marketing* territorial es un fenómeno antiguo, pero después de los años ochenta experimenta una intensificación”— que buscan movilizar y atraer inversión, servicios de alta tecnología, servicios humanos calificados, intercambios multiescalares, entre otros (Borja y Castells, 2000; Florida, 2005). Para ello, la ciudad o, mejor dicho, los gestores de la ciudad han hecho recurso deliberado de estrategias de *marketing*, con las cuales la ciudad es preparada, cosmetizada y ofrecida por asesores peritos en las leyes del mercado, quienes la “ofrecen” de la misma manera en que promocionarían un par de zapatos o un automóvil de última línea (Greene, 2005), proyectando una “imagen de ciudad dinámica e innovadora, estimulante y creativa, capaz de competir con éxito por la atracción de inversiones productivas y funciones direccionales” (Rodríguez, Moulaesrt y Swingedouw, 2001). En este proceso juegan distintos factores, sobre todo elementos de orden simbólico e imaginario, haciendo alusión a una producción cultural e identitaria muchas veces ficticia que poco o nada tiene que ver con las prácticas culturales reales de los ciudadanos. Así, detrás de cada ciudad material hay cientos de ciudades invisibles, discursivas y escurridizas, un conjunto inarticulado de imágenes e ideas, tanto o más complejas que la propia ciudad física (Greene, 2005). Se empieza a proyectar una imagen única de ciudad buscando, como lo menciona Harvey (2001), adquirir renta monopolista, asegurando que tu producto es comercializado como único y muy, muy especial. Entonces, al nivel de la ciudad, esto significa que las ciudades intentan comercializarse a sí mismas.

Las estrategias derivadas del *city marketing* se fundamentan sobre todo en



Figura 2. Nuevo *slogan* de la ciudad que enfatiza la idea de la “ciudad rosa”.

Fuente: <http://www.capital21.cdmx.gob.mx/vivir-en-la-cdmx-es-facil/>

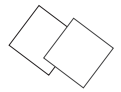


Figura 3. Nuevo *slogan* de la ciudad que enfatiza la idea de la participación ciudadana democrática *Decidiendo Juntos*.

Fuente: Autora

los aspectos culturales e históricos de una ciudad, como un componente crucial del proceso económico. Algunas ciudades simplemente se inventan una cultura única, por ejemplo, usarán la “arquitectura de firma”. Esta es la contradicción: vendes una ciudad como única pero, por medio del *marketing*, la ciudad se puede copiar. De hecho, los simulacros de la historia se hacen tan importante como la historia misma. Hay una tensión buscando renta monopolista, ganándola durante un pequeño rato y después perdiéndola ante los simulacros (*ídem*). A partir de una imagen compartida de ciudad, los discursos políticos realzan una construcción ideológica de algo que se vuelve casi inevitable y permite la apertura al mercado global, estimulando de la mejor manera posible la inversión extranjera y la reestructuración del capital mediante la producción del espacio urbano.

En este contexto, la Ciudad de México, ideológicamente construida sobre la lógica de Ciudad Global, no es excepción a la regla en la búsqueda de un reconocimiento internacional, dirigiendo el camino de la planeación estratégica por medio de maniobras de comercialización y construcción de una imagen ideológica de ciudad como “democrática” “plural” “incluyente” y “de todos”, con la intervención directa e indirecta en el espacio público.⁵ “Nos va a llevar un gran tramo de inversión que la ciudad esté bien pavimentada, que tenga las banquetas bien trabajadas. Quiero cambiarle la imagen a la Ciudad de México. Dejar una ciudad bonita”.⁶ Por esa razón, su trabajo ha sido incesante en la proyección de una nueva imagen de marca a partir de diversos elementos que

⁵ El espacio público, como componente primordial del urbano, se ha convertido en un concepto de grande pluralidad y abstracción por la carencia de significado real, pero al mismo tiempo alude a una construcción ilusoria de un público como un bien común, por tanto, ha sido un concepto imprescindible del urbanismo neoliberal.

⁶ Entrevista a revista Forbes, “La Ciudad Alfa de Miguel Ángel Mancera”, México, 20 de abril de 2013.

se hacen visibles en el espacio público y que enfatizan el sentido de pertenencia y de identidad social de una ciudad/sociedad, proyectándose hacia al futuro mediante un discurso democrático, conciliador y plural, y que según el jefe de gobierno: “ocupa ya el lugar 17 entre las más conocidas marcas de ciudad a nivel internacional, gracias a las estrategias utilizadas”.⁷ Desde el 12 de marzo de 2014, las siglas y su uso por los próximos diez años fueron registrados por el gobierno de la Ciudad de México ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI).

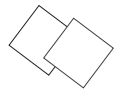


Figura 4. La promoción de la ciudad por el jefe de Gobierno, en Times Square. Fuente: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/11/30/fotografia-de-manera-se-proyecta-en-times-square>



Figura 5. La internacionalización de una imagen de ciudad. Fuente: Gustavo Guadarrama

⁷ www.milenio.mx.



En esta proyección idealizada de ciudad y discurso reivindicativo de identidad, integración y del derecho, el espacio público capitalino resurge en diferentes programas y políticas urbanas que buscan “reducir las desigualdades socio-espaciales, reforzar la identidad comunitaria y rehabilitar el tejido social”. Además, el recurso al color rosa que alude por un lado al rosa mexicano, pero también al rosa femenino, mostrándose como una ciudad incluyente donde hay una política contra la violencia de género, sin embargo, en el Metrobús se separa a las mujeres de los hombres ¿es esto la ciudad incluyente? O más bien, sigue reproduciendo los problemas que enfrentamos como sociedad en términos de violencia de género, pero también de precarización laboral, de desigualdad social y discriminación.



Figura 6. Parque de la Bombilla.

Fuente: <https://reporterosorientewordpress.com/2016/07/14/miguel-mancera-entrega-parque-de-la-bombilla-rehabilitado/>



Figura 7. Zócalo de la Ciudad de México.

Fuente: <http://siempre889.mx/noticias/ampliaran-zocalo-capitalino/>



Figura 8. La nueva imagen de la ciudad se propaga por todos los espacios de la ciudad, sobre todo en los de mayor afluencia popular como el metro Balderas. Fuente: Fernanda García



Figura 9. Canales de Xochimilco. Fuente: Seminario Imagen de la ciudad

Como hemos podido analizar, detrás de esta construcción de ciudad de marca se ocultan una serie de engaños que se hace manifiesta ya sea en una gestión y administración fallida, dejada en manos de los privados, o en una represión y violencia social —simbólica y física—.



Figura 10. Cerco policial para impedir la entrada de la CNTE al Zócalo de la Ciudad de México. Fuente: <http://archivo.unionpuebla.mx/articulo/2013/09/13/seguridad/cnte-pf-desaloja-el-zocalo-maestros-se-repliegan>

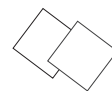


Figura 11. Cerco policial para impedir la entrada de la CNTE al Zócalo de la Ciudad de México. Fuente: <http://polemon.mx/con-cerco-policial-impiden-entrada-de-la-cnte-al-zocalo>

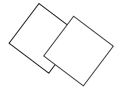
Conclusiones

No cabe duda de que el gobierno capitalino ha sido un facilitador y un gran apostador de las políticas neoliberales de planificación estratégica, al incorporar en su administración una serie de mecanismos de *marketing* urbano, bajo los supuestos discursivos de ciudad global y competitiva, enfatizando una imagen de marca democrática, plural e incluyente. Sin embargo, este tipo de construcciones político-ideológicas consiste en una forma de reinventar la ciudad como parte del modelo neoliberal ligado a dos propósitos ideológicos: por un lado, la inserción en un marco global de ciudades por la necesidad de atraer y mantener una élite más que acomodada (Massey, 2008) y, por otro, la domesticación y el control de los sectores populares mediante la imposición de formas espacio-temporales que oprimen la realidad en mitos construidos y representados en escalas culturales. El espacio urbano se ha convertido en extensión material de lo que en realidad es ideología, en el sentido marxista clásico, es decir, enmascaramiento o fetichización de las relaciones sociales reales y presenta esa misma voluntad que toda ideología comparte de existir como objeto (Delgado, 2011: 29). Esto es el resultado de la incapacidad del gobierno para resolver los diversos conflictos y problemas que surgen debido a los diferentes intereses gubernamentales y privados, bajo el sistema institucional actual; es decir, uno donde no existe participación democrática; donde no hay transparencia en los procesos de decisión; donde los medios de comunicación son altamente eficientes en ocultar y disuadir las problemáticas reales, y donde

la corrupción llega a niveles exagerados. Naturalmente, estas contradicciones han provocado malestar social en los sectores más vulnerables, pues son los más desatendidos, los más marginados, mientras lo que ha hecho la planificación estratégica es acentuar esas mismas diferencias. Así, los gobiernos parten de la función social de la ideología como el conjunto de creencias e ideas o representaciones que estimulan y propician la cohesión y la identidad entre los integrantes de un grupo social para ejercer, según sea el caso, un dominio o una subordinación activa entre los restantes grupos de la sociedad (Karp, 1988), cuando lo que hacen en realidad es aumentar las desigualdades sociales y la fragmentación social.

Referencias

- Benko, Georges. 2000. "Estrategias de comunicación y *marketing* urbano", *Revista Eure*, Santiago de Chile, vol. XXVI, núm. 79, pp. 67-76.
- Borja, Jordi y Manuel Castells. 2000. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus.
- Brenner, Neil, Jamie Peck y Nik Theodore. 2009. "Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados", *SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación. Temas sociales*, núm. 66.
- Capel, Horacio. 2002. *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Davis, Mike. 1992. *Planeta de ciudades miseria*, Madrid, Foca.
- Delgadillo, Víctor. 2014. "La política del espacio público y del patrimonio urbano en la Ciudad de México. Discurso progresista, negocios inmobiliarios y buen comportamiento social", *Actas del XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El control del espacio y los espacios de control*, Barcelona, 5 a 10 de mayo.
- Delgado, Manuel. 2011. *El espacio público como ideología*, Madrid, Catarata.
- Díaz Orueta, Fernando y Luisa Lourés Seoane. 2015. "Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socio-espacial", Buenos Aires, UBA QUID 16 *Revista del Área de Estudios Urbanos*, núm. 3, pp. 7-16.
- Duhau, Emilio. 2003. "Las mega-ciudades en el siglo XXI. De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público", en P. Ramírez Kuri, *Espacio público y reconstrucción de la ciudadanía*, México, Flacso/Miguel Ángel Porrúa, pp. 137-170.
- Echeverría, Bolívar. 2008. "Un concepto de modernidad", transcripción de la exposición del autor en la primera sesión del seminario "La modernidad: versiones y dimensiones", el 7 de febrero de 2005. En *Contra historias*, núm. 11, agosto.



- En línea <<http://www.bolivare.unam.mx/ensayos/Un%20concepto%20de%20modernidad.pdf>>.
- Eibenschutz, Roberto y Rafael Rodríguez. 2013. "Globalización, desarrollo y ciudades. Veinticinco años de política urbana en México", en Alfonso Iracheta, *Reflexiones sobre política urbana*, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, pp. 47-79.
- Fishman, R. 1987. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, Nueva York, Basic Books.
- Florida, Richard. 2005. *The Flight of Creative Class, the New Global Competition for Talent*, Nueva York, Harper Collins Business.
- Garza, Gustavo. 1999. "Global Economy, Metropolitan Dynamics and Urban Policies in Mexico", *Cities*, vol.16, núm. 3, pp. 149-170.
- García Cortés, José Miguel. 2010. *La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano*, Madrid, Akal.
- Grant, Richard y Jal Nijman. 2002. "Globalization and the Corporate Geography of Cities in the Less-Developed World", en *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 92, núm. 2, pp. 336-359.
- Greene, Ricardo. 2005. "Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno", *Revista Eure*, Santiago de Chile, vol. XXXI, núm. 94, pp. 77-95.
- Gutiérrez, Juan. 2009. "Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución", *Urbano*, Universidad del Bío-Bío Concepción, Chile, vol. 12, núm. 19, pp. 52-63.
- Harvey, David. 1996. "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio", *Espaço & Debates. NERU*, núm. 39, pp. 48-64.
- _____. 2001. *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*, Nueva York, Routledge.
- _____. 2007. *Breve historia del neoliberalismo*, Madrid, Akal.
- _____. 2008. *París, capital de la modernidad*, Madrid, Akal.
- Harvey, David y Neil Smith. 2005. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona y MACBA.
- Karp, L. 1998. *El proceso de las formaciones ideológicas*, Morelos, UNAM-CRIM.
- Krugman, Paul. 1996. *The Self-Organizing Economy*, Oxford, Basil Blackwell.
- Lefebvre, Henri. 2013. *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.
- Massey, Doreen. 2008. *Pelo espaço*, Brasil, Bertrand.
- Parnreiter, Christof. 2011. "Formación de la ciudad global, economía inmobiliaria y transnacionalización de espacios urbanos. El caso de la Ciudad de México", *Revista Eure*, Santiago de Chile, vol. 37, núm. 111, pp. 5-24.

- Porter, Michael. 1990. *The Competitive Advantage of the Inner City*, Nueva York, The Free Press.
- Pradilla, Emilio. 1997. Crisis, reestructuración económica, globalización y reorganización territorial”, *Diseño y Sociedad*, Universidad Autónoma Metropolitana, núm. 7, pp. 5-11.
- _____. 2009. *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco / Miguel Ángel Porrúa.
- _____. 2010. “Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina”, *Cadernos Metropolis*, São Paulo, vol. 12, núm. 24, jul/dez, pp. 507-533.
- Pradilla, Emilio y Ricardo Pino. 2004. “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, *Anuario de Espacios Urbanos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, DCyAD.
- Rodríguez, Arantxa, Frank Moulaert y Erik Swyngedouw 2001. “Nuevas políticas urbanas para la revitalización de las ciudades en Europa”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 33, núm. 129, pp. 409-424.
- Santos, Milton. 1986. “Espacio y método”, *Geocritica. Cadernos Críticos de Geografía Humana*, Barcelona: Publicacions i Edicions UB, núm. 65, septiembre.
- Terán, Emiliano. s/f. “David Harvey y la geografía del capitalismo: urbanismo, modernidad y desigualdad”. En línea <<https://forajidosdelanetwar.wordpress.com/2012/04/30/david-harvey-y-la-geografia-del-capitalismo-urbanismo-modernidad-y-desigualdad/>>. [Fecha de consulta: 26 de noviembre de 2017.]



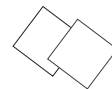
Colaboradores 2018

**Memoria fotográfica del Seminario Internacional
Ciudad y Planeación del Siglo XXI La Habana, Cuba**

Campo de Conocimiento Desarrollo Urbano y Regional



Panorámica de La Habana Vieja.
Fuente: Javier Rodríguez

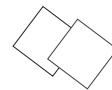


Centro Histórico y Malecón, La Habana.
Fuente: Javier Rodríguez



Turistas en La Habana Vieja.
Fuente: Javier Rodríguez

Automóvil de lujo en calles de La Habana.
Fuente: Omar Medina

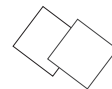


Vivienda en La Habana Vieja.

Fuente: Omar Medina, Luisa Agudelo y Javier Rodríguez



Espacio público en el Centro Histórico de La Habana.
Fuente: Omar Medina

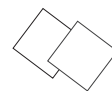


Capitolio Nacional.
Fuente: Jorge Castell



Almedrones.

Fuente: Luisa Agudelo

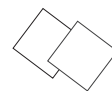


Transporte público.
Fuente: Omar Medina

Gente esperando.
Fuente: Omar Medina



Transporte público de baja capacidad ofrecido en calles de La Habana.
Fuente: Omar Medina



Crucero llegando a la Bahía de La Habana, en el Centro Histórico.
Fuente: Iván Molina Gardida

Autores:

Javier Rodríguez de León,

Jorge Castell Benavides,

Luisa Agudelo Cardona,

Omar Medina Cruz,

Iván Molina Gardida

Las chinampas de Xochimilco: monumentos desprovistos de patrimonialidad cultural

Gina Lobato Cordero

ginasoloco@hotmail.com

Arquitecta

Becaria por la Organización de los
Estados Americanos (OEA)

Programa de Pos Graduación en
Geografía Cultural, (UFU, Brasil)

Tutor: Dr. Víctor Delgadillo, (UNAM)

Resumen

La patrimonialización del paisaje en Latinoamérica encuentra dificultad en su categorización debido a su componente cultural ancestral, comprometiéndolo al no contar con criterios de intervención acordes para valorarlo. Este trabajo analiza las implicaciones religioso-naturales del entorno cultural en la caracterización de las chinampas de Xochimilco como bien patrimonial, así como las acciones emprendidas en el sector. Se cuestiona la exclusividad agrícola atribuida a estos espacios de cultivo de la cuenca lacustre de México, con el fin de ampliar las posibilidades de uso que pudieron cumplir los mismos y se aporta un recurso para replantear las acciones para la salvaguarda de las chinampas como parte del paisaje cultural, patrimonio de Xochimilco y de la humanidad.

Palabras clave: religión, agricultura, patrimonio, jardín, lacustre.

Abstract

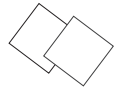
The patrimonialisation of the landscape in Latin America finds difficulty in its categorization due to its ancestral cultural component, compromising its safeguard because it does not have compatible intervention criteria to evaluate it. This work analyzes the religious and natural implications of the cultural environment in the characterization of Xochimilco chinampas as patrimonial property, as well as the actions undertaken in the sector. Questioning the agricultural exclusivity attributed to these areas of cultivation of the lacustrine basin of Mexico, in order to expand the possibilities of use that could fulfill them, contributing with a resource to rethink the actions for the safeguard of the chinampas as part of the landscape cultural heritage of Xochimilco and humanity.

Keywords: *religion, farming, heritage, garden, lacustrine.*

Introducción

Respecto a los espacios verdes patrimoniales en América Latina, se carece de un análisis y una valoración particular que los considere componente primordial de su herencia cultural. Según Hardoy (1972), las ciudades coloniales hispanoamericanas son un modelo importado, pero gradualmente se adaptaron a las necesidades del proceso fundacional. Este hecho contiene al paisaje y a las intervenciones realizadas en este, de las que forman parte las chinampas de Xochimilco en la Ciudad de México (CdMx). Sin embargo, en el proceso de patrimonialización de los bienes culturales para la UNESCO, la representatividad del paisaje latinoamericano, natural y cultural, es casi hipotético, a pesar de la destreza y conocimiento demostrado en la conformación del mismo.

Las chinampas de Xochimilco son consideradas elementos artificiales, parte de un “bien cultural” enlistado como patrimonio mundial por la UNESCO en 1987, conjuntamente con la declaratoria “Centro Histórico de México y Xochimilco”. así “Xochimilco, con sus redes de canales e islas artificiales, constituye un ejemplo excepcional de los trabajos de los aztecas para construir un hábitat en un entorno hostil al hombre” (UNESCO, 2017). Por lo que a pesar de ser patrimonio cultural “paisajístico” —aunque esta especificidad no figure en su declaratoria—, se asevera la intervención antrópica, por medio de su construcción, cultivos y producción vegetal, en el área naturalmente



lacustre de la Cuenca de México. Esta producción no solamente representa el alimento para su población, como se ha generalizado, sino que también contiene tradiciones y rituales prehispánicos debido a la cosmovisión que los regía, “Los pueblos prehispánicos desarrollaron su cultura en estrecho contacto con la naturaleza, con los seres que conformaban la flora y la fauna de su entorno. De ellos obtenían su alimento, su vestido o los medios curativos, además de que muchos animales y plantas conocidos tenían un valor y un significado mítico-religioso” (Luna, 1995: 369). Por lo tanto, las deidades son parte indiscutible del paisaje, debiendo concederles participación dentro de los procesos culturales ocurridos en Xochimilco.

Es relevante indicar que Xochimilco forma parte del sistema lacustre endorreico,¹ de agua dulce y ubicado entre cuatro valles en la parte central del territorio mexicano (véase figura 1). Este sistema está conformado por varios lagos, con diferentes características de altura, tipo de agua —dulce y salada— y de ocupación. Se encuentra a una altura media de 2 240 msnm. Las mayores elevaciones en su relieve son los volcanes Teuhntli y Tzompole, y los cerros Xochitepec y Tlacualleli. La superficie de la delegación de Xochimilco es de 125.17 kilómetros cuadrados, de la que 20% pertenece a suelo urbano y 80% a reserva ecológica o rural. Tiene 98 pueblos, barrios y colonias. Limita al norte con las delegaciones Coyoacán, Iztapalapa, Tláhuac y Tlalpan, al este con Tláhuac y Milpa Alta, al sur con Milpa Alta y Tlalpan, y al oeste con Tlalpan (Garzón, 2003).

En cuanto a las formas de cultivo lacustre, según Stephan-Otto (1998), estas se encuentran en el área de Xochimilco desde hace casi 4 000 años y no son exclusivas, ya que existieron formas de cultivo semejantes en la cuenca de México, Centro y Sud América, así de como sus diferentes tipos de construcción — montículos, camellones, islas flotantes y plataformas elevadas—, usos, cultivos y dimensiones.

Xochimilco y sus chinampas forman parte del proceso de mestizaje presente en el patrimonio cultural mexicano. Por ende, su salvaguarda precisa de medidas idóneas que amplíen este proceso atribuyéndole las características particulares que hacen referencia a la herencia de un pueblo.

¹ Endorreísmo, que no tiene salida al mar por causas de relieve o de clima. Cuencas endorreicas o sistemas de drenaje interno de un territorio.

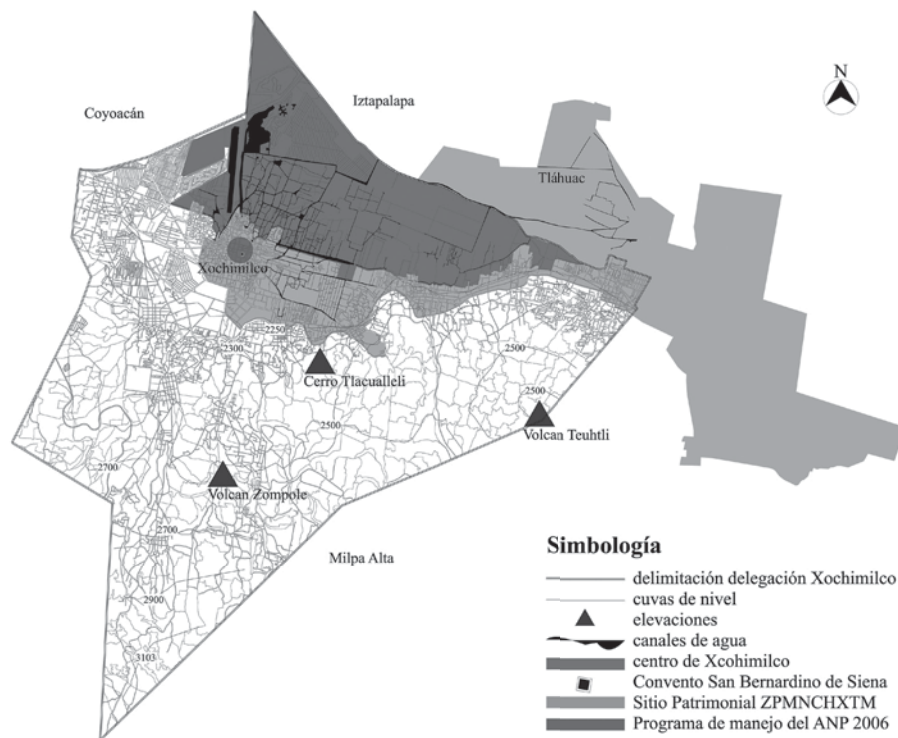
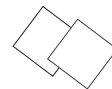


Figura 1. Mapa de Xochimilco. Una peculiaridad del sistema lacustre es que los lagos tenían diferentes alturas sobre el nivel del mar, se abastecían de diversas fuentes y la calidad del agua era también distinta. El nivel de los lagos del centro y del norte fluctuaba considerablemente entre la época de lluvias y el estiaje. El nivel de los lagos del sur era más constante. El agua del lago central, el mayor y más bajo, el de Texcoco, era salina y la de los otros cuatro dulce (Stephan-Otto, 1998: 8).

Fuente: Autor, 2017. Información tomada de Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CdMx.

Metodología

Para este análisis se parte de la identificación de la chinampa como forma de cultivo, construcción y proceso de adaptación de producción, para luego cuestionar el papel de la cosmovisión en torno a las deidades prehispánicas, al cultivo y los usos de la vegetación en estos espacios, con la intervención de la religión católica y el proceso de conquista que segregó el sentido ancestral de la cultura en el área chinampera. Se realiza una identificación de las deidades



referidas a la naturaleza, el cultivo y la fertilidad, que en su nombre relacionan su significado con el topónimo de Xochimilco y las actividades aquí desarrolladas. Este enfoque amplía los recursos de análisis al patrimonio paisajístico de la zona, contrastándolo con el de las intervenciones —propuestas o ejecutadas— en pos de la salvaguarda de este bien, patrimonio cultural de la humanidad. Se utilizó principalmente bibliografía, documentos y visita de campo.

La chinampa, conformación y cultivo

Aunque las chinampas, por su antigüedad ya mencionada, no fueron ni inventadas ni cultivadas por los mexicas, el nombre con que se les conoce deriva del náhuatl *chinamitl*, “seto o cerca de cañas”, debido probablemente a que entre sus rasgos más característicos, parte inseparable de su imagen, está la barrera de ahuejotes que la circunda y que cumple varias funciones: “amarrar” con sus raíces la chinampa para evitar su desmoronamiento, proteger los cultivos de la fuerza de los vientos y también del sol excesivo. Incluso sirven de sostén a los cultivos de frijol (Stephan-Otto, 1998: 6).

La chinampa es el espacio de cultivo más representativo en Xochimilco, con un área aproximada de 1 800 a 3 000 metros cuadrados (véase figura 2). Según Cano Vallado (1999: 214), “actualmente sus dimensiones más usuales son: de 15 a 20 metros de ancho, por 120 a 150 metros de largo”, esta especie de franjas verdes se disponen por su lado más corto hacia canales más anchos, y por su lado más largo hacia canales secundarios. Está delimitada por un armazón de cañas que contiene en su interior plantas acuáticas superficiales, lechuga de agua o *Pistia stratiotes* L., que conforman el estrato flotante base de la chinampa. Sobre este se colocan las capas de agualodo o limo, que se extrae del fondo del lago, hasta superar el nivel del agua, por lo que también se les conoce como “plataformas elevadas”.

Una vez conformado todo el estrado para el cultivo, con el fin de evitar el desplazamiento de esta sobre el agua, se colocan estacas de sauce, oaguejote, ahuejote o huejote (*Salix bonplandina* Kunth),² al borde de la chinampa, mis-

² Árbol perennifolio o caducifolio, de 6 a 10 m —puede llegar hasta 15 m— de altura, con un diámetro a la altura del pecho de hasta 80 cm. La forma cultivada tiene copa columnar estrecha y proporciona una sombra escasa. Hojas simples, alternas, linear-lanceoladas a oblongas, glabras, de 6 a 15 cm de largo por 1 a 3 cm de ancho, margen finamente serrulado; verdes en el haz, glaucas en el envés. Ramas abundantes, delgadas, ascendentes, glabras. Corteza café oscuro a negruzco, rugosa, fisurada en bordes escamosos, aplanados, irregulares. Inflorescencias apareciendo con las

mas que al crecer se convertirán en árboles que inmovilizarán el estrato al fijar sus raíces al fondo del lago, proporcionando así estructura y protección a la vegetación cultivada (Cano, 1999). La vegetación cultivada en las chinampas en la época prehispánica era: maíz, maguey, frijol americano, chíá, amaranto, ají o chile, calabazas y tomate o jitomate. Asimismo, parece haber sido cultivado el nopal para obtener su fruto. Las características radicales de estas plantas son importantes ya que, al ser limitada la profundidad del suelo, son necesarias especies que cumplan con esta particularidad; maíz, frijol y calabaza cumplen perfectamente con este requisito ya que sus raíces no son profundas.

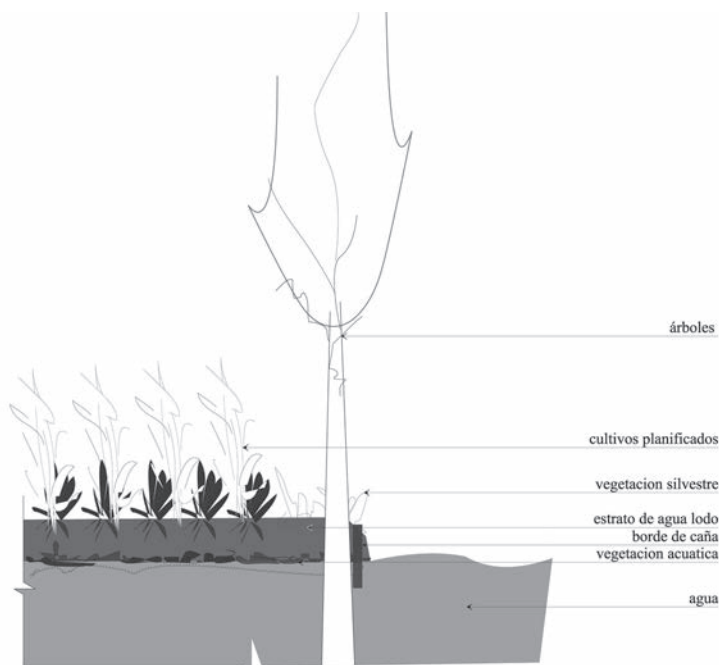
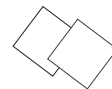


Figura 2. Esquema compositivo de una chinampa. Fuente: Autor, 2017.

hojas emergentes; amentos masculinos axilares, de 4 a 6 cm de largo, las flores densas; amentos femeninos axilares, de 2.5 a 6.5 cm de largo, las flores densas. El fruto es una cápsula corta de color pardo-amarillento o rojizo claro, de 6 mm de largo, sobre un pedicelo de 1 mm de largo; semillas numerosas con mucho vello. Semillas de 1 mm de largo, con un papo denso de pelos blancos. Su sistema radical es superficial y extendido. Es de sexualidad monoica. Son árboles típicos del paisaje lacustre del sureste de la Ciudad de México. Se distribuyen en Sonora, Chihuahua y de Coahuila a Oaxaca. Altitud: 1 200 a 2 500 m (Conabio, 2017).



Se cultivaron también flores como el *cempoalxóchitl* (*Tagetes spp.*), con pétalos de color amarillo intenso, y la *cuetlaxóchitl* (*Euphorbia pulcherrima*), o flor de nochebuena, con pétalos de color rojo intenso (véase figura 3). El cultivo de flores y otras plantas silvestres al borde de la chinampa también responde a una estrategia para que los insectos no ingresen a los cultivos sembrados al interior, ya que estos son atraídos por las flores, evitando así que perjudiquen la producción. El área de la chinampa se divide en las siguientes partes: una pequeña área para semillero o almacigo; una mayor para el cultivo de estas plantas, aquí se coloca el maíz (*Zea mays*), y el frijol (*Phaseolus vulgaris L.*); y el resto del espacio está destinado para la calabaza (*Cucurbita pepo L.*) ya que esta no permite el crecimiento de malezas; se deja un borde libre sin cultivar para usarlo como área de mantenimiento y trabajo (Cano, 1999).



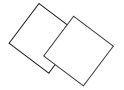
Figura 3. Este sistema alcanzó su máximo esplendor entre 1327 y 1400. Se producía maíz, frijol de diversos tipos, chiles, calabazas, chayotes, amaranto, chía, varios frutales y flores, seguramente muchas flores, pues Xochimilco significa “en la sementera de flores”. Del lago se obtenían además otras plantas alimenticias, como las algas, y también animales: rana, ajolote, acocil, serpientes, jumiles, insectos y sus larvas, lo que complementaba una dieta nutritiva y balanceada que debiéramos envidiarles. Xochimilco llegó a abarcar un área que comprendía parte de los actuales territorios del Estado de México, Puebla, Morelos y Guerrero (Stephan-Otto, 1998: 10).

En la producción se empleaban técnicas refinadas —estudiadas y probadas históricamente por los antiguos pobladores— para cultivar con éxito sobre estos espacios de tierra sobre el agua. Los encargados de estas actividades consiguieron conocer a fondo el entorno en que se llevó a cabo la domesticación, el mejoramiento y la aclimatación de las especies vegetales nativas. Se trata de una agricultura depurada que conlleva un gran conocimiento para su construcción y cultivo, que para el caso de estas chinampas se atribuye a los xochimilcas.

Para la preparación del terreno se utilizaban herramientas manuales: para la extracción del lodo, para conformar la chinampa, se utilizaba tradicionalmente el *zoquimaitl*, herramienta que consistía en una vara larga con un extremo dispuesto para recolectar el material. No se contaba con la ayuda de animales para el trabajo de la tierra o el transporte, “carentes de animales de tiro, la tierra se trabajará con el palo sembrador o *huitl*, que es el término náhuatl de bastón plantador o coa mesoamericana” (Cano, 1999: 213). El sustrato de cultivo era abonado con las heces de la población que eran recolectadas para este fin, así como las de otros animales y restos vegetales. “Las primeras evidencias de chinampas se pueden encontrar en la antigua ciudad de Tenochtitlan. Una de las mayores innovaciones aztecas fue la utilización de estas camas elevadas para la germinación de las semillas y como almácigos o viveros ubicados en los márgenes” (Altieri y Koohafkan, 2014: 10).

Con la llegada de los españoles, estas formas de cultivo deberán ajustarse a las necesidades de los nuevos habitantes, a la introducción de nuevos cultivos, así como a la transformación de la producción, de policultivos a monocultivos, lo cual impacta el ambiente, la producción y la economía del lugar. Entre las especies importadas por la cultura occidental a América se encuentran las siguientes: alcachofa, berenjena, coles, coliflor, cebolla blanca, arveja, espinaca, lechuga, nabo, perejil, puerro y zanahoria, entre las hortalizas, así como también flores como la cala o alcatraz. “El maíz y el frijol dejarán de ser cultivos básicos para, poco a poco, ser reemplazados por las hortalizas europeas que traen los españoles y que, hasta entonces, eran desconocidas en Mesoamérica” (Cano, 1999: 218). Los granos europeos, como las habas y frijoles, fueron de igual manera cultivados por los indígenas, también la vid, que parece haber sido producida en Xochimilco (Gibson, 1977: 327-328).

Cabe destacar que, antes de la llegada de los españoles, el área chinampera de cultivo fue ya incrementada para obtener mayores resultados de producción. Según Rojas Rabiela (1995), la expansión agrícola chinampera de entre 1300 y 1500 estuvo relacionada con la construcción de obras hidráulicas de los aztecas



en Tenochtitlan-Tlatelolco, así como en otras regiones, con el fin de expandir su poderío, modificando el natural funcionamiento del sistema lacustre. Anteriormente, de 1 300 a 800 a.C. se practicaba la “agricultura chinampera”, pero no con los alcances que se conocieron después. “El sistema chinampero pudo alimentar a una población entre 150 000 y 200 000 personas, con un consumo individual de 160 kilogramos” (Stephan-Otto, 1998: 11), estando 75% de las chinampas en plena producción. Es importante acotar que los alimentos de la tradición culinaria indígena se van ajustando a nuevas formas de poderío entre las culturas americanas, antes de la conquista española.

En cuanto a la producción de las chinampas en épocas de la Colonia, entre los siglos XVI y XVIII, esta se basó principalmente en abastecer de alimento a un gran número de habitantes. Sin embargo, a pesar de que este sistema de producción fue impactado por la destrucción política indígena, su rendimiento parece haber sido muy similar al del periodo anterior. Sobrellevando la adaptación en su producción de alimentos y flores, como el llamado alcatraz o cala (*Zantedeschia aethiopica*).

Como ya se indicó, la chinampa no es la única tipología de construcción lacustre en la cuenca mexicana, así como también su mencionado uso agrícola. Excavaciones e investigaciones realizadas al norte de Xochimilco, en Terremote-Tlaltenco, muestran que el sitio no fue un asentamiento con fines netamente agrícolas, ya que el ecosistema local proveía de variados y ricos recursos para sus habitantes, un “islotte en la ribera del antiguo lago Chalco-Xochimilco [...] excavaciones realizadas en la temporada de 1978 a 1982 lo ratificaron, pero además sirvieron para reflexionar acerca del hecho de que no todos los sitios asentados en la cuenca fueron eminentemente ni exclusivamente agrícolas” (Serra, 1995: 48). De la misma manera, se indica que se encontró otro tipo de construcción lacustre llamada “montículos”, elaborada con empalizadas sobre las que se colocaba lodo y troncos, pudiendo además ser jerarquizada y destinada a varios usos, de acuerdo al tipo de edificación que soporta, “sobre el cual se construyó algún tipo de casa con techumbre de materiales perecederos [...] construido con fines cívico-religioso, solo así se puede explicar la manera tan diferente de construirla al compararla con el resto de unidades habitacionales del sitio” (Serra, 1995: 51). Frente a esta tipología de construcción lacustre (al sur) están las chinampas de Xochimilco, por lo tanto, es posible que estas también hayan tenido varios usos.

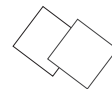
Xochimilco, influencias del entorno natural y religioso en las chinampas

El origen de Xochimilco como asentamiento indígena no es claro, pero se atribuye al movimiento de población registrado en los siglos XI y XII en Mesoamérica, especificándose su topónimo de asentamiento definitivo, sin fecha precisa (Pérez Zevallos, 2003). Su nombre está relacionado con las flores y las tierras de cultivo, por lo que debió tener gran importancia en este aspecto, “El origen de este *altepetl*³ está en *xochitl*, que significa flor, y en *milli*, que es sementera o campo, por lo que el significado del vocablo es ‘en el lugar de la sementera de flores’ o ‘en el campo florido’” (Pérez Espinosa, 2015: 23).

De acuerdo al significado de su topónimo, fue quizás el área de mayor importancia de cultivo con características particulares de belleza, de la que muy poco se conoce. Es posible atribuir este hecho al proceso conquistador padecido por los pueblos americanos, en el que el desconocimiento encasilló o desmereció, por comparaciones ordinarias, la variada riqueza natural y cultural de los pueblos originarios, así como de paisaje y vegetación, bajo los establecidos cánones europeos de estética y belleza; para el caso el paisaje de la Cuenca de México, no podría ser comparado.

De esta manera, las chinampas son descritas como lugares donde se cultivan los principales alimentos para el pueblo. Pero si analizamos esta producción, todas estas plantas engendran flor: el maíz, el frijol, la calabaza; hecho que, para el caso, es el augurio de la llegada de los frutos que se convertirán en alimento, ritual, medicina y demás usos. Reafirmando de esta manera que las dimensiones, colores y formas de las plantas cumplen una función importante con la identidad y el nombre de los lugares donde se cultivan, colocando a los rituales en la base de la estructura cultural y en relación con la naturaleza, en la que las plantas no son consideradas solamente como alimento, “El ciclo de crecimiento de la planta de maíz había sido un elemento decisivo en el ceremonial indígena de antes de la conquista, y siguió rigiendo la vida diaria de los indios” (Gibson, 1977: 313). Por lo tanto, el carácter ornamental de las plantas, flores y frutos va más allá, atribuyéndoles también categorías sexuales, el maíz es considerado macho y el frijol hembra (López, 2010). Al gobernante y los dioses se les ofrece el fruto de la cosecha de maíz, frijol, flores y otros, agradeciendo las bondades para con la tierra y el trabajo de quienes se encargan de cultivarla. Es posible que un lugar que contiene elementos naturales culturalmente impor-

³ “Traducción: pueblo; diccionario: Cortés y Zedeño; Fuente: 1765 Cortés y Zedeño; Folio: 109; Columna: C” (*Gran Diccionario Náhuatl*, 2017).



tantes, hagan referencia a dioses trascendentales. Quizás haya sido esta condición de belleza suprema encontrada por los españoles en las chinampas, por la que se les llegó a conocer como “jardines flotantes”, definición occidental que hace referencia a la religiosidad por medio del jardín o paraíso.

Habiendo llamado a los señores aztecas, les ordenó el rey de Azcapotzalco que, así como en años pasados habían traído como tributo una gran balsa toda sembrada con mazorcas de maíz, chile, tomate, bledos, frijoles y calabazas, y con diversas clases de flores, esta vez debían traer además una garza y un pato, echados ambos sobre sus huevos, de tal manera que, en llegando a Azcapotzalco, sus crías estuvieran picando los huevos (León-Portilla, 1983: 42).

El deleite por las flores fue muy difundido en el territorio mexicano, siendo también nombradas en expresiones que se refieren al arte y la poesía, “flor y canto”, tiene como sentido metafórico el de poema, poesía, expresión artística y, en una palabra, simbolismo” (León-Portilla, 1983: 126). Expresión que indica regocijo, “en realidad, son las flores y los cantos lo único que puede ahuyentar la tristeza” (León-Portilla, 1983: 127), por lo tanto, su práctica es una actividad noble.

Estas y otros elementos naturales son representados por deidades de diferente jerarquía y con representaciones específicas, “Existían así numerosas parejas de dioses, entre las que pueden mencionarse a Tláloc y Chalchiuhtlicue, dios y diosa de las aguas; Mitlantecuhtli y Mictlancíhuatl, señor y señora de la región de los muertos [...] Xochipilli, divinidad en cierto modo andrógina, señor y señora de las flores y las fiestas” (León-Portilla, 1983: 144), atribuyéndole a este último la germinación y el crecimiento de las plantas; en su honor se celebraba una moderada y selecta fiesta de las flores o Xochihuitl “no tenía grandes proporciones, pues solo la realizaban los nobles y la gente que vivía en los palacios” (Glockner, 1997: 69).

De acuerdo con Velasco (2002: 34-35), existen deidades asociadas a la naturaleza, de entre las que se identifican a Xipe, que en el *Códice Florentino* está relacionado con la reproducción, con el falo, con lo fecundo, es también una deidad solar. Xochipilli o Flor noble, deidad de las flores, de la música, de la danza, de los juegos y del amor, según el mismo documento. Y Xochiquétzal, según el *Códice Borbónico*, es una deidad acuática, protectora de orfebres, de quienes realizan los quehaceres domésticos, de los pintores y las prostitutas (véase figura 4). Al parecer Xochiquétzal y Xochipilli son representantes del

erotismo, el amor joven, los juegos sexuales y las enfermedades venéreas (Pareyón, 2005).

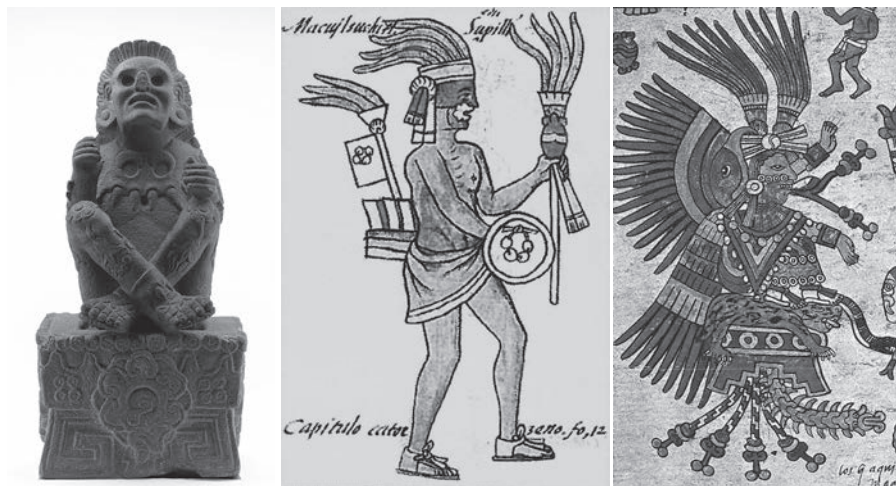
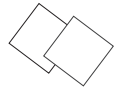


Figura 4. Escultura de Xochipilli; representaciones de Xochipilli y Xochiquetzal.
Fuente: INAH Mediateca, 2017 (Velasco, 2002: 57).

Según Glockner (1997: 69), de acuerdo a la teogonía e historia de los mexicanos, Xochipilli, dios de las flores, la danza, el juego, la música y el placer, fue hijo de Piltzintecutli y Xochiquetzal, pero en la mencionada teogonía también reaparece como esposa de su padre, “para reaparecer como una diosa, ahora esposa de Piltzintecutli y madre de Centéotl, dios del maíz”. Por lo que es ambigüo el nacimiento de este dios, sin embargo, el autor apunta que esta característica es también un atributo de otras deidades, ampliando sus representaciones y los espacios a estos asociados. La representación de Xochipilli pareciera ser la más cercana muestra de su relación con las flores, ya que aparte de que su nombre contiene el término flor, su escultura, que se encuentra expuesta en el Museo Nacional de Antropología de la Ciudad de México, presenta varios tipos de flores y hongos.

...las flores que el dios ostenta en su cuerpo. Lo sorprendente ahora es que no se trata de cualquier planta sino especies que contienen sustancias psicoactivas, “flores del sueño” o *temicxoch*. El divino Xochipilli —escribe Wasson— está absorto en *temicxoch*: [...] el dios infante, el dios del Sol



naciente, del estío, de lo cálido, de las flores y las mariposas, del “Árbol Florido” (Xochicuáhutl) que los poetas nahuas invocan a menudo, de los hongos sagrados (las flores que embriagan), las plantas milagrosas que son capaces de trasladarnos al paraíso celestial (Glockner, 1997: 70-71).

La vegetación identificada en el cuerpo esculpido de esta deidad son: la flor de la planta de *picietl* o tabaco (*Nicotiana tabacum*); del *ololihqui* o semillas de virgen (*Rivea corymbosa*); el *peyotl* (*Lophophora williamsii*), todas estas provocan efectos psicológicos y fisiológicos. Así también, se encuentran las formas de varios tipos de hongos alucinógenos, de los que se conoce eran utilizados en rituales y ceremonias prehispánicas. A esta deidad se la asocia como un dios solar “el sol naciente, el sol niño, el dios de la luz, de la vida, del juego, de la poesía y del arte [...] es el dios que representa el verano” (Fernández, 1959: 36).

Por otro lado, la fecundidad y la maternidad se le atribuyen a la diosa Xochiquétzal, que quiere decir “plumaje de rosas”, relacionada con el amor, la belleza, el “goce y de todo lo relacionado con ello”; es una de las patronas del temazcal. Se le asocia con el mes de *Quecholli*, del 16 de noviembre al 5 de diciembre, en el que se manifiestan las mujeres públicas y deshonestas, así como los hombres afeminados, una celebración ofrecida al amor libre y las prostitutas, de las que la primera parece haber sido Xochiquétzal (Alcina, 1991: 78). Esta deidad hace referencia al juego, a la acción, actividades comprendidas en el acto sexual, “y el mundo entero se considera producto de su rítmico y perpetuo movimiento. Lo femenino, que es muerte, será la fuente de vida; lo masculino, que es vida, será el antecedente de la muerte” (López, 2010: 30). En tal relación, para la siembra se pedía la bendición de los dioses de la fecundidad. “Como diosa de la fecundidad, la imagen de Xochiquétzal aparece en infinidad de figurillas por los campos de México, ya que ‘era costumbre enterrar esas figuras antes de la siembra a fin de que la diosa se encargara de hacer germinar el grano’” (Alcina, 1991: 77).

Xochiquétzal está también relacionada con Tláloc, dios de la lluvia, al que el pueblo de Xochimilco parece haber adorado, así como al sol, en un espacio llamado Tlalocan, de gran belleza y significado, en donde se cultiva el alimento, “era un paraíso de los vegetales alimenticios” (Cordero, 2014: 122). Pero este término se usa también cuando se describe “el lugar de Tláloc o sierra en donde se originan las tempestades, truenos, relámpagos y granizos” (*Gran Diccionario Náhuatl*, 2017).

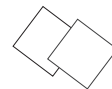
Toxcatl es el mes que abarca del 20 de mayo al 8 de junio y la fiesta de la sequía, parece haber sido un agasajo al dios de la lluvia con el fin de recibir su

bendición por medio del agua; esta es considerada la mayor fiesta, o “madre de todas las fiestas del pueblo”; se celebraba con cantos, danza y música. Se dice que el sonido de los tambores en estas ocasiones provocaba temor en los españoles, pues representaba un ritual místico de comunión en el que se invocaba a lo sagrado (Catalán, 2007). “Todos los dioses del panteón mexicano presentan un código de colores, palabras y ritmos” (Pareyón, 2005: 5).

“Xochipilli y Xochiquetzal eran adorados principalmente por la gente de las chinampas, los xochimilcas, que entonces como ahora cultivaban en sus jardines flotantes las flores que consumían los templos y palacios de Tenochtitlán” (Caso, 1973: 66-67). A pesar de estos dioses, Cordero (2014: 120) indica que la patrona de Xochimilco es la diosa de Quilaztli o Cihuacóatl, “De la relación de la diosa Cihuacoatl, que por otro nombre llamaron Quilaztli, diosa de los de Xochimilco y patrona suya” (*Gran Diccionario Náhuatl*, 2017). Se le identifica como “la que llega a hierba comestible”, así también como la “serpiente femenina”, diosa madre terrestre, por lo que la relación entre la fertilidad humana y la germinación de las plantas, está implícita en ella; de esta manera, “el coito y la siembra, el semen y la semilla, los humanos y el maíz, aproximaciones sustentadas en la identificación Mujer-Tierra como referente sagrado primigenio” (Báez-Jorge, 2010: 55).

La tierra y la mujer son concepciones que relacionan al temazcal con el útero, y a la fertilidad con las plantas; por lo que el uso de cierto tipo de plantas en el temazcal denota un gran dominio y conocimientos de estas y los beneficios que propician. No hay registros específicos de que la producción y el cultivo de estas plantas se hayan realizado en las chinampas; sin embargo, como en el caso de los pueblos andinos, seguramente la recolección de estas se realizaba en varios lugares, algunos sin intervención o cultivo del hombre y otros específicamente destinados para la producción de ellas, “De las diez plantas o ‘flores’, ocho son silvestres y solamente dos cultivadas: *Tzahal Nichim* o geranio rojo y el *Bek’Tal Pomo*” (Alcina, 1994: 16).

De alguna manera, comprendían que no todos los terrenos podían ser domesticados para el consumo humano, debiendo permanecer, algunos de estos, en su estado natural. Pero el lugar en donde se cultivan estas plantas tiene vínculos divinos, “estas plantas son domesticadas en el huerto de los dioses ancestrales y son usadas por ellos para sus baños” (Alcina, 1994: 16), este hecho jerarquiza los espacios de cultivo al igual que la vegetación contenida en ellos, al relacionarlos con las deidades encargadas de proveerlos, retomando nuevamente la dependencia mágico-religiosa entre la naturaleza y el hombre.



Con la conquista española y la imposición de la religión católica, estas deidades y todo lo que representaban fue destruido o modificado, esto puede verificarse ya que, posteriormente, en el siglo XIX, se encontraron esculturas de deidades destruidas; tal es el caso de “las figuras de Xochipilli y Xochiquetzal, como las de tantos otros dioses, fueron mutiladas y sepultadas bajo la tierra; [...] en las faldas occidentales de los volcanes Popocatepetl e Iztaccihuatl, se desenterró una impresionante escultura de Xochipilli labrada en piedra” (Glockner, 1997: 70-71). Sin embargo, y a pesar de la feroz imposición de la religión católica, sus esfuerzos solo fueron superficialmente conseguidos ya que, en ulteriores investigaciones, se han encontrado lugares de culto secretos, que debieron ser clandestinos o no reconocidos por los conquistadores, “en 1803 todo un pueblo del valle, según se descubrió, adoraba ídolos en cuevas secretas. Aun en donde no se practicaba la propia idolatría, los ídolos eran subrepticamente apreciados, las fuentes y colinas seguían siendo lugares de superstición, y las deidades paganas eran recordadas” (Gibson, 1977: 106).

La mitología de Xochimilco se concibe dentro de una atmosfera natural que captaron los cronistas del virreinato de la Nueva España [...] Los evangelizadores primero y los sacerdotes del culto católico después, contribuyeron a la difusión de términos como “brujos” —aplicados a los sacerdotes en los adoratorios o *teocallis*—, y diablos — atribuidos a los ídolos ocultos en los adoratorios, grutas, cañadas, manantiales o bajo altares de las iglesia o templos de la nueva religión— (Cordero, 2014: 11).

Xochimilco, uno de los principales pueblos indígenas, fue inicialmente ocupado por los misioneros franciscanos (Gibson, 1977: 101). Aquí se construyó un convento bajo el nombre de San Bernardino de Siena, en 1535. Este nombre hace referencia a un santo franciscano italiano, canonizado el 24 de mayo de 1450, a quien se le atribuyen prédicas para el arrepentimiento por los pecados cometidos y en contra de los vicios, el juego, las malas costumbres y la mala vida, así como en casos de ludopatía y sodomía. La elección de este nombre para la edificación religiosa parecería responder con las acciones religiosas colonizadoras dirigidas a eliminar o sustituir dioses, templos y prácticas prehispánicas condenadas por el catolicismo y que se alinean con los temas que el santo predicaba.

Asimismo, la fecha de conmemoración de este santo coincide con la fiesta de la sequía o *Toxcatl*, el 20 de mayo. Un dato curioso es el número de clérigos en la parroquia de Xochimilco, según Gibson (1977: 116), se le designaron siete

clérigos; número que solo es superado por la parroquia de México —con 46—, ya que en cada una de las 59 parroquias en las que estaba dividido el territorio para 1800, el número de clérigos no superaba los cuatro.

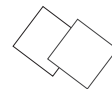
En cuanto a la ubicación de esta edificación, investigaciones del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), han demostrado que el convento fue construido sobre un *teocalli*⁴ dedicado a Cihuacóatl, patrona de Xochimilco, y que está alineado a su vez en dirección al volcán Iztaccíhuatl (véase figura 7). Esta alineación confirma la idea de que este fue un templo solar, “un ventanal en el altar mayor que filtraba los rayos del sol matutino” (Cordero, 2014: 123)

Pudimos observar como sale el sol y se alinea con el segundo contrafuerte del templo de San Bernardino de Siena. Debió ocurrir el mismo fenómeno cuando existió el teocalli dedicado a Cihuacóatl (mujer-serpiente), de acuerdo con documentos del fraile Diego Durán, los cuales señalan que la diosa, vinculada con la tierra como dadora de vida, era muy venerada por los pueblos chinamperos, particularmente los xochimilcas (INAH, 2015:1).



Figura 5. Convento de San Bernardino de Siena en Xochimilco.
Fuente: INAH, *Mediateca*, 2017.

⁴Tipo de pirámide que culmina con una especie de templo de culto prehispánico.



La religión y sus adaptaciones serán de gran influencia, ya que las prácticas rituales prehispánicas tienen connotaciones pecaminosas, diabólicas o de pecado nefando para los religiosos y conquistadores, como por ejemplo las prácticas sexuales indígenas, “los españoles tuvieron desde un inicio una actitud contraria hacia la concepción de la sexualidad de los pueblos mesoamericanos” (*Arqueología Mexicana*, 2010: 26); dejando de lado el tema o recayendo en cuestiones morales por parte de cronistas e investigadores.

De la misma forma, los alimentos y la vegetación, con todo su significado mágico-religioso, serán segregados, para posteriormente ser adaptados al proceso de subyugación, “lentamente, aceptaron el maíz, más tarde la papa e, igualmente, el cacao. El mismo proceso sucedió en Europa. No es fácil aclimatar las papilas a los gustos acres” (Morales, 2013: 266-267).

Naturalmente, los conquistadores, por desprecio, por una parte, y para mantener la subyugación, por otra, acuñaron aseveraciones contra las calidades espirituales de los habitantes de lo que ellos juzgaban eran las Indias Occidentales. No tenían alma los naturales de estas tierras; es decir, tenían incapacidad de entender, de tener voluntad, de manifestarse racionalmente. Quedan destituidos de toda locución de carácter espiritual. Era la negación de toda virtud y capacidad creadoras (Morales, 2013: 271).

Sin embargo, como estrategia de conquista y desconocimiento, es evidente el desprecio por lo encontrado en el nuevo continente. Esto condiciona toda la cultura originaria de América: su alimentación, formas de cultivo, vestimenta, religiosidad, creencias, todo. Por lo que, para ordenar, según su entendimiento occidental, se debían reconstruir sus formas de vida y ciudades, en las que el espacio de cultivo se encuentra fuera del centro urbano. Marginando las áreas de producción agrícola y a los encargados de trabajarlas, que serán los pueblos sometidos, ya que el trabajo de la tierra, según su concepción, no es una actividad digna o noble, relegando además el estrecho contacto de la naturaleza con los pueblos originarios. Es posible también que esta actividad haya sido asignada a los pueblos originarios con el fin de aprovechar su conocimiento y dominio de la naturaleza, particularidad que los conquistadores no poseían.

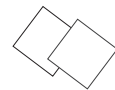
Contrario a este concepto, en la cultura indígena el trabajo era considerado una actividad digna, e incluso de felicidad para ser llevada a cabo, “Lo que impresionó al oidor español, Alonso de Zorita, acerca del trabajo indígena a principios de siglo XVI, fue el sentido de contribución, la “alegría” y “gran júbilo” que

los acompañaba” (Gibson, 1977: 225). Esta actitud, posteriormente, resultaría en explotación por parte de los conquistadores “porque los animales vemos que son tratados mejor que nosotros [...] lo hacen los dichos españoles a fin para que todos nosotros acabemos y fenezcamos, y no haya más memoria de nosotros” (Pérez Zevallos, 2003: 44). Modificando así el sentido del trabajo indígena al concepto de trabajo europeo, “en Europa, el trabajo masivo no calificado tenía implicaciones de coacción y esclavitud. En la tradición indígena, el mismo trabajo de masas, si no era demasiado oneroso, podía ser considerado gratificante, como experiencia compartida y placentera” (Gibson, 1977: 225).

Antes de la llegada de los conquistadores no se tienen referencias de esclavitud ni tratos semejantes a los propiciados por estos, aun puntualizando que en la sociedad indígena el trabajo era obligatorio, así como organizado por la autoridad de las cabeceras del territorio, siendo el *tlatoani* la autoridad, el *calpulli* las organizaciones familiares encargadas del trabajo, y el *coatequitl* el sistema de división de tareas con especificidades y cantidad de trabajo diferentes; este sistema se adaptó al uso y explotación por parte de los españoles, organizando grupos de trabajo para la construcción, agrícolas, personales, de servicio a los españoles, entre otros (Gibson, 1977).

En la época de los indios, la propiedad de la tierra se asignaba a individuos, linajes y grupos étnicos que disponían de gente y recursos obtenidos de las parcelas. Existían cuatro tipos de tenencia: *las pillali*, tierras de nobles; *las calpullali*, tierras de los pueblos o de los barrios, asignadas individualmente sin posesión de ellas y trabajadas en común; *las tlahtocatlalli*, tierras del señorío, asignadas al *tlahtoani* sin propiedad, solo para usufructo de ellas; finalmente, las tierras del *Huey Tlahtoani*, que se cultivaban como tributo de vasallaje (Stephan-Otto, 1998: 11).

Al parecer, las tierras de Xochimilco fueron consideradas propiedad privada de la nobleza indígena (Pérez Zevallos, 2003). Se atribuyen como propiedad del yerno de Moctezuma, detallando que este poseía tierras heredadas como patrimonio de su padre en Tacuba, Tacubaya, Azcapotzalco, Chalco, Xochimilco, Cuitláhuac y cerca de estas. De igual manera, descendientes de gobernantes aztecas y principales poseían propiedades en Xochimilco (Gibson, 1977). Indicando además que algunas de estas fueron distribuidas a conquistadores mexicanos. La población que trabaja en la chinampa se conoce como “chinamperos o chinampanecas, como con mucho orgullo se les conoce también a los product-



res de este rincón de México” (Pérez Espinosa, 2015: 23). Los chinamperos serán llamados campesinos, comportando un importante problema social, cultural y económico, ya que el campesino desde la Conquista fue el pobre ignorante; el último eslabón en la composición social, culturalmente avergonzado, y económicamente explotado.

Sin embargo, según Gibson (1977), las tierras bajo el poderío de los aztecas se clasificaron en cinco propietarios: las primeras, tierras de templos y dioses, llamadas *teotlalli*; las segundas son tierras pertenecientes a las casas de la comunidad, conocidas como *teopantlalli*; las terceras las tierras de los señores caciques o principales tlatoques, llamada *tlatocatlalli* o *tlatocamili*; en cuarto lugar, la tierra de los nobles, *pipiltin* y *tetecuhtin*, llamadas *pillati* y *tecuhtlalli*; finalmente las tierras de los barrios, conocida como *calpullalli* o *calpollalli*. Estas, a su vez, durante la Conquista son redistribuidas en dos: “las *teotlalli*; otras tierras trabajadas en común; nuevas otorgaciones de tierras a comunidades indígenas; propiedades privadas indígenas; y las *calpulli*” (Gibson, 1977: 263). La organización jerárquica desaparece y todas son consideradas tierras indígenas de propiedad privada o comunal, “El hecho es que la Corona fue despojando gradualmente a los *pipiltin* de sus tierras por medio del reparto a los *macehualtin*”⁵ (Pérez Zevallos, 2003: 71).

En adelante, las condiciones y el concepto de trabajo indígena cambiarán, llegando a condiciones deshumanizadas que darán lugar a la lucha por la independencia, en la que el mestizaje tendrá un papel fundamental. Este fenómeno, a su vez, arrastrará una concepción occidental errónea que comprometerá la comprensión del patrimonio cultural al no conseguir restablecer los valores de los pueblos originarios. El cultivo de la tierra es el recurso idóneo al que los más necesitados pueden acceder para mitigar su desgraciada condición “Yo me persuado a que sería muy útil a México que el gobierno fomentara las sementeras de la laguna. Se crearían nuevas tierras y se aumentarían los plantíos de frutos; muchos pobres tendrían en que ocuparse y de qué mantenerse” (Clavijero, 1928: 230, en Rojas, 1995: 55). Por lo que la función puramente agrícola con la que las chinampas han sido tratadas después de la llegada de los españoles, podría alinearse con esta idea de pobreza. Si bien mantienen su nombre, no su esencia cultural, por lo que elementos naturales y rituales continúan siendo pasados por alto a pesar de su papel primordial como parte de la herencia cultural presente en el territorio latinoamericano.

⁵ *Macehualli*: sujeto, campesino; plural: *macehualtin* (Pérez Zevallos, 2003: 127).

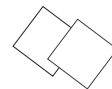
Salvaguarda e intervenciones en las chinampas

Son variados los estudios, las propuestas de intervención y las acciones en torno a las chinampas. Sin embargo, la idea “colonial” de ciudad parece retenerlas en el imaginario colectivo de ruralidad, campo y producción agrícola, circunscribiéndolas exclusivamente como un monumento reconocido que desvanece su sentido, ante sus moradores, en el intento por salvaguardarlas como patrimonio. Desde lo público, las acciones emprendidas en el área chinampera se alinean, principalmente, con la idea de grandes propuestas turísticas y agrícolas que poco dialogan con el delicado ecosistema lacustre y el contexto cultural de Xochimilco.

Un hecho que marcó el destino de Xochimilco fue la construcción de un acueducto, de 1900 a 1912, para llevar agua a la Ciudad de México, afectando negativamente las actividades de cultivo de la región. Esta obra porfirista pretendió incorporar Xochimilco a la modernidad dando paso a la construcción de infraestructura como: medios de transporte, comunicaciones y la incorporación del convento de San Bernardino de Siena como patrimonio (Checa-Artasu y otros, 2014)

Asimismo, el paisaje chinampero de Xochimilco se vio afectado por la presencia de agua contaminada a causa de la descarga de aguas servidas de la ciudad, acción de la que también son responsables sus moradores. “En los años cincuenta el nivel de los canales llegó al fondo y los mismos productores gestionaron el surtimiento ‘aunque sea’ de aguas negras” (Stephan-Otto, 1998: 14). De esta forma, la producción se ve afectada por la presencia de aguas contaminadas que infectan el suelo, los cultivos, a quienes trabajan y a los consumidores de los productos del lugar. Agravando este hecho está la aplicación de químicos agresivos e invasivos para fertilizar el suelo, que debilitan aún más las condiciones precarias del paisaje chinampero.

Los efectos adversos posibles en el suelo y que repercuten en las plantas son: aumento de la concentración salina, que reduce la eficiencia de las raíces para absorber agua del suelo y con ella los elementos químicos que la nutren; la sedimentación de carbonatos, sulfatos y silicatos de calcio y magnesio, el famoso salitre que puede formar una capa impermeable que impide la penetración tanto del agua y del aire como de las raíces; por último, cambios en la flora y fauna microbianas del suelo. La presencia de estos factores, sobre todo las sales, afecta irreversiblemente



el desarrollo de las plantas en tamaño, rendimiento y calidad (Stephan-Otto, 1998: 15).

De esta manera, el problema patrimonial, cultural y ecológico de las chinampas está muy afectado. Las medidas tomadas para mejorarlas deberían abarcar problemas de gran envergadura que no pueden limitarse a salvaguardar una agricultura devastada biológica y culturalmente. Es así que, entre 1989 y 2012, los proyectos ejecutados no han sido efectivos o no han llegado a realizarse. De 1989 a 1994 se implementó el Programa de Rescate Ecológico de Xochimilco que, sin éxito, proponía un lago artificial, áreas recreativas, de turismo, deporte y comercio; posteriormente, de 2000 a 2006, se amplió el servicio de Turibús⁶ hasta Xochimilco y se creó una sede de información sobre una chinampa. Entre 2003 y 2006 se llevó a cabo el Programa para el Rescate del Centro Histórico de Xochimilco, que se enfocaba en la reubicación de comerciantes ambulantes, la ampliación del mercado de flores, la recuperación superficial de lagunas-chinampas ubicadas en el área turística, en donde casi no se cultiva, así como también en mejorar el aspectos de algunas edificaciones y espacios públicos. De 2006 a 2012 se propuso la construcción de un acuario nacional, sin éxito para su ejecución (Delgadillo, 2017).

Sin embargo, el proceso de urbanización parece también actuar en esta 'área agrícola', según Delgadillo (2017: 111) "El impacto de la urbanización no es solo físico: en 2005 solo 3% de la población se dedicaba a la agricultura y 95% de las chinampas del centro de Xochimilco estaban abandonadas y algunas han sido urbanizadas". Para 2016, la propuesta de intervención comprende la construcción de mega proyectos, centro comerciales, impactando nuevamente al sector. Las áreas urbanas con componentes naturales privilegiados son de gran interés para los proyectos inmobiliarios, y en las que por lo general sus moradores, sean estos originarios o asentados ahí por necesidad, presentan escasos recursos económicos. Este hecho no es un caso exclusivo de Xochimilco, en diferentes

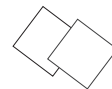
⁶ Turibus es parte de Autobuses de Oriente (ADO), que se autoconsidera como una de las empresas de mayor importancia en el autotransporte mexicano, debido a su excelencia en el servicio, frecuentes innovaciones positivas para el usuario y la seguridad que se les brinda a estos. Inició operaciones en septiembre de 2002 como un sistema de transporte dirigido a visitantes que desean conocer y recorrer los principales sitios de interés en la Ciudad de México. Realiza recorridos por las principales avenidas y atractivos del sur y Centro Histórico de la ciudad, esto gracias a los 22 autobuses de dos pisos sin techo con que cuenta. El servicio tiene la practicidad de ascenso y descenso en cualquiera de las paradas que tiene durante todo el día y por el mismo precio. El recorrido se acompaña de una grabación en seis diferentes idiomas: español, inglés, francés, alemán, japonés e italiano, el cual se puede escuchar a través de auriculares que están incluidos en el servicio (Álvarez y otros, 2013: 136-137).

escalas, ocurre desde los tiempos de la Colonia, en los que se impusieron los terrenos centrales y “civilizados” para los españoles y los terrenos periféricos para los pueblos originarios, quienes se dedicaban al cultivo de la tierra.

Si bien el cultivo de la tierra fue una actividad digna, mediante la cual los indígenas americanos obtenían su alimento, vestimenta y rituales, el desprecio por la agricultura y por quienes la practican es una herencia sin raíces autóctonas y, como muchas otras, se ha incorporando a la vida de los latinoamericanos hasta establecerse como un elemento más dentro del imaginario colectivo de las ciudades y la identificación de las áreas urbanas y rurales.

Al parecer, las propuestas realizadas en estos espacios verdes de cultivo particular no dialogan con los grandes espacios comunales verdes. Es decir, que la propiedad privada verde de un patrimonio no forma parte del aporte como espacio verde de ciudad. Si bien el pequeño espacio verde enfoca su existencia en las costumbres particulares de un grupo de habitantes, no lo hace así el espacio verde público que, al estar dentro de una red urbana, permanece en contacto con los usuarios de esta. Sin embargo, debería prevalecer su característica natural, ya que de la misma manera en que los espacios verdes comunales pueden verse obstruidos en su uso, por espacialidad y accesibilidad; el jardín particular, generalmente cercado, es accesible únicamente para un grupo específico de usuarios, condicionando el paisaje, más no la calidad ambiental del mismo. El pequeño espacio verde es una “opción” de existir o no, dentro de la distribución espacial de una vivienda, y a su vez es invisible para las inversiones inmobiliarias o de asentamientos irregulares, en las que el considerado patrimonio natural se queda sin un papel urbano, a pesar que son el sentido de un área paisajista valorada.

Es posible que uno de los problemas base de Xochimilco se encuentre en la inexistencia de un plan de manejo y salvaguarda, a partir de la declaratoria como bien cultural patrimonio de la humanidad en 1987, cumpliendo 30 años en 2017 sin una propuesta al respecto. A cargo de estas actividades están los moradores, los mexicanos, el gobierno y las leyes nacionales, que permanecen aún sin participación efectiva para su salvaguarda. Este hecho amplía las posibilidades de intervención de grandes emprendimientos comerciales e inmobiliarios, insensibles ante el patrimonio natural y cultural del lugar, justificando sus propuestas invasivas en el mal estado del lugar.



Consideraciones finales

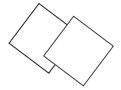
Xochimilco, un entorno cultural y natural patrimonial de la Ciudad de México, parece haber sido dejado de lado, intencionalmente o no, pero aun así parece resistir, buscando ser valorado. Las chinampas, componente primordial del paisaje lacustre, merecen ser reestudiadas desde una perspectiva inclusiva, en la que la tradición y el sentido material de su existencia encuentren viabilidad por medio de las prácticas cotidianas en su entorno cultural natural de implantación. Reactivarlas como centros de producción agrícola, sin hacer frente a su condición ambiental y socioeconómica, parece una elección incoherente en función de su actual deterioro. De igual manera, monumentalizarlas bajo estándares homogeneizantes, culturalmente ajenos, en favor del turismo —uno de los ingresos más altos en la economía de la ciudad y el país—, acarrearía una pérdida cultural en su relación sociedad-naturaleza. Hace falta reconectar la historia como origen del lugar con el presente, para devolverle el sentido a su permanencia espacial, atribuyéndole un nuevo valor patrimonial específico.

Las chinampas son elementos construidos por una cultura a la que no se le atribuye la capacidad de crear obras maestras. Desconociendo así el valor patrimonial, y consecuentemente cultural, de las refinadas técnicas de construcción, cultivo y mantenimiento en la materialización de una forma de vida. Sin embargo, su capacidad de adaptación en el tiempo ha demostrado que son espacios altamente manejables, contenedores de un valiosísimo conocimiento ancestral. Al ser áreas naturales antropizadas, integradas a un patrimonio, su valor cultural supera el análisis agrícola o turístico y propone un abordaje más amplio en el que la cultura que les permitió existir se muestre capaz hoy de producir patrimonio cultural de altísimo valor estético, agrícola, ecológico y social, para así garantizar el sentido y la patrimonialización de las chinampas en el paisaje lacustre de Xochimilco.

Referencias

Alcina, José. 1994. “Plantas medicinales para el ‘temazcal’ mexicano”, *Estudios de Cultura Náhuatl*, vol. 24, pp. 15-26. Universidad Nacional Autónoma de México, <<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/nahuatl/pdf/ecn24/428.pdf>>. [Fecha de consulta: 4 de marzo de 2017.]

- _____. 1991. "Procreación, amor y sexo entre los mexica", *Estudios de Cultura Náhuatl*, vol. 21, pp. 59-82. Universidad Nacional Autónoma de México, <<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/nahuatl/pdf/ecn24/428.pdf>>. [Fecha de consulta: 4 de marzo de 2017.]
- Altieri Miguel A., Koohafkan Parviz. 2014. "SIPAM: un legado mundial de paisajes agrícolas notables", *LEISA Revista de Agroecología*, vol. 30, núm. 3, pp. 6-10. Asociación Ecología, Tecnología y Cultura en los Andes, en convenio con la Fundación ILEIA, <<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/revistas/nahuatl/pdf/ecn24/428.pdf>>. [Fecha de consulta: 8 de marzo de 2017.]
- Álvarez Santiago, Zayra, Miriam Bustamante Chávez, Edgar René Flores Ventura, César Isaac Moreno Valdés. 2013. *Diseño del Sistema de Información Comercial de Turibus como transporte turístico especializado en la Ciudad de México*, México, Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Comercio y Administración. Web. <<http://tesis.ipn.mx/handle/123456789/20711?show=full>>. [Fecha de consulta: 8 de marzo de 2017].>
- Arqueología Mexicana. 2010. "La sexualidad en Mesoamérica", *Arqueología Mexicana* vol. XVIII, núm. 104, pp. 26-27.
- Báez-Jorge, Félix. 2010. "Mitología y simbolismo de la vagina dentada", *Arqueología Mexicana*, vol. XVIII, núm. 104, pp. 51-55.
- Cano Vallado, José. 1999. "Las chinampas del Valle de México", *Agricultura y sociedad en México: diversidad, enfoques, estudios de caso, México*, Universidad Iberoamericana.
- Caso, Alfonso. 1973. *El pueblo del sol*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Catalán Tonatiuh. 2007. "Toxcatl o el rapto de la música." *Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, núm. 80, pp. 19-23. Coordinación Nacional de Difusión del INAH. <<https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/3586>>. [Fecha de consulta: 12 de abril de 2017].
- Checa-Artasu Marín, Manuel, J. Jesús López García, María Cristina Valerdi Nochebuena. 2014. "Territorialidades y arquitecturas de lo sagrado en el México contemporáneo", *Researchgate*, núm. 265. <<https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/3586>>. [Fecha de consulta: 17 de abril de 2017].
- Conabio. s/f. Comisión Nacional para el Conocimiento y uso de la Biodiversidad. <http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/info_especies/arboles/doctos/62-salic2m.pdf>. [Fecha de consulta: 18 de abril de 2017].



- Cordero López, Rodolfo. 2014. *Mitos y leyendas de Xochimilco*, México, Ediciones Leyenda.
- Delgadillo Víctor. 2017. “Conflictos en áreas centrales de conservación patrimonial en la Ciudad de México”, *Habitar la centralidad urbana*, Ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Fernández, Justino. 1959. “Una aproximación a Xochipilli”, *Estudios de Cultura Náhuatl*, vol. 1, pp. 30-46. Universidad Nacional Autónoma de México, <http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/info_especies/arboles/doctos/62-salic2m.pdf>. [Fecha de consulta: 26 de mayo de 2017.].
- Garzón Lozano, Luis Eduardo. 2003. *Xochimilco hoy*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Gibson, Charles. 1978. *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, 4ª ed. en español, México, Siglo XXI.
- Glockner, Julio. 1997. “El señor de las flores”, *Elementos ciencia y cultura*, vol. 4, pp. 69-71. Universidad Autónoma de Puebla. <<http://www.elementos.buap.mx/num27-28/pdf/69.pdf>>. [Fecha de consulta: 26 de mayo de 2017.].
- Gran Diccionario Náhuatl*. 2012. Universidad Nacional Autónoma de México [Ciudad Universitaria, México, <<http://www.gdn.unam.mx/termino/search>>. [Fecha de consulta: 19 de abril de 2017.].
- Hardoy, Jorge E. 1972. “Las formas urbanas europeas durante los siglos XV al XVII y su utilización en América Latina”, *Urbanización y proceso social en América*, pp. 171-172. Instituto de Estudios Peruanos. <<https://catalogo.biblio.unc.edu.ar/Record/ffyh.43143/Description>>. [Fecha de consulta: 21 de diciembre de 2016.].
- INAH. 2015. “Confirman alineaciones arqueo-astronómicas de templos de Xochimilco”, *Boletín*, núm.148, p. 3. Instituto Nacional de Antropología e Historia. <<http://www.inah.gob.mx/es/boletines/475-confirman-alineaciones-arqueoastroonomicas-de-templos-de-xochimilco>>. [Fecha de consulta: 29 de marzo de 2017.].
- INAH. s/f. *Mediateca* <http://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/search/mods_titleInfo_title_mt%3A%28%22Casa%20Rul.%20Hoy%20Escuela%20del%20Gobierno>. [Fecha de consulta: 20 de mayo de 2017.].
- León-Portilla, Miguel. 1983. *Los antiguos mexicanos: a través de sus crónicas y cantares*, México, Fondo de Cultura Económica.
- López, Alfredo. 2010. “La sexualidad en la tradición mesoamericana”, *Arqueología Mexicana*, vol. XVIII, núm. 104, pp. 28-35.

- Luna S. 1995. "La flora representada en la iconografía pictórica", *La pintura mural prehispánica en México*, pp. 369-389. Universidad Nacional Autónoma de México. <http://132.248.9.34/libroe_2007/1050189_2/13_c09.pdf>. [Fecha de consulta: 17 de marzo de 2017.]
- Morales Benítez, Otto. 2013. *Mestizaje e identidad en Indoamérica: ensayos*, Bogotá, Universidad Santo Tomás.
- Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CdMx (PAOT), <<https://helda.helsinki.fi//bitstream/handle/10138/25644/Teponaztli.pdf?sequence=6>>. [Fecha de consulta: 26 de mayo de 2017.]
- Pareyón, Gabriel. 2005. "El *teponaztli* en la tradición musical mexicana: apuntes sobre 'prosodia' y rítmica", en II Foro Nacional sobre Música Mexicana, p. 14. Centro Nacional de Investigación, Documentación e Información Musical "Carlos Chávez", <<https://helda.helsinki.fi//bitstream/handle/10138/25644/Teponaztli.pdf?sequence=6>>. [Fecha de consulta: 2 de mayo de 2017.]
- Pérez Espinosa, José Genovevo. 2015. "Crónica de la flor de noche buena", *Cultura Urbana*, año 10. núm. 47, pp. 22-25. Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Pérez Zevallos, Juan Manuel. 2003. *Xochimilco ayer I*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Rojas Rabiela, Teresa. 1995. "Las chinampas del Valle de México", *Presente, pasado y futuro de las chinampas*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Serra, Mari Carmen. 1995. "Terremote-Tlalteco, una aldea lacustre de la cuenca que no construyó chinampas", *Presente, pasado y futuro de las chinampas*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Stephan-Otto, Erwin. 1998. "Plan de manejo integral de la zona chinampera", Ciclo de conferencias: Las chinampas y los canales de Xochimilco y Tláhuac, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, pp. 1-33. Parque Ecológico de Xochimilco. <<https://helda.helsinki.fi//bitstream/handle/10138/25644/Teponaztli.pdf?sequence=6>>. [Fecha de consulta: 21 de abril de 2017.]
- Velasco, Ana María. 2002. "El jardín de Iztapalapa", *Arqueología Mexicana*, vol. X, núm. 57, pp. 26-35.

Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. Curitiba, Brasil

Álvaro Lomelí Covarruvas

Li Angélica Rodríguez Valenzuela

Dulce Azalea Chiquete Angulo

Carolina Guisado Rivera

Diego Hoshin López Vergara

Jessica Jesdith Jiménez Hernández

Attyani Laureano Solís

Estudiantes de la Maestría en Urbanismo

en los Campos de Conocimiento de Desarrollo Inmobiliario,

Gestión Urbana y Políticas Públicas*

Resumen

Este trabajo recopila las experiencias y aprendizajes adquiridos durante el Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano, llevado a cabo en la ciudad de Curitiba, Brasil, en agosto de 2017, al que tuvieron oportunidad de asistir y participar alumnos de la Maestría en Urbanismo, de los campos de Gestión Urbana y Políticas Públicas, así como de Desarrollo Inmobiliario. El congreso sirvió como un espacio de diálogo y debate que convocó a académicos, profesionales, funcionarios públicos de los distintos ámbitos de gobierno, líderes de organizaciones sociales y consultores conocedores del tema del suelo urbano en las ciudades de la región.

Los temas centrales fueron el rol estratégico del suelo en la Nueva Agenda Urbana Internacional, tomando en consideración los acuerdos derivados de Hábitat III, y los objetivos de desarrollo sostenible, entre otros acuerdos. Asimismo,

* El orden corresponde a la autoría de cada uno de los siete apartados del texto.

temas como financiamiento del desarrollo urbano, captura de plusvalías, cargas y derechos de construcción, gestión de proyectos urbanos e infraestructura, vivienda social e informalidad, gobernabilidad y planificación urbana, fueron debatidos profusamente, por lo que estos conocimientos aportarán elementos fundamentales a las investigaciones de los alumnos del posgrado.

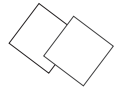
Palabras clave: financiamiento, gestión del suelo urbano, plusvalías, participación ciudadana, vivienda social, especulación, políticas públicas.

Abstract

This work compiles the experiences and learning acquired during the Third Ibero-American Urban Land Congress, held in the city of Curitiba, Brazil in August 2017, to which Master's students in Urban Planning in the fields of Urban Management and Public Politics, as well as Real Estate Development, had the opportunity to attend and participate. The Congress served as a space for dialogue and debate that brought together academics, professionals, public officials of the different spheres of government, leaders of social organizations and knowledgeable consultants on the issue of urban land in the cities of the region.

The central theme was the strategic role of land in the New International Urban Agenda, taking into account the agreements derived from Habitat III, the Sustainable Development Goals, among other agreements. In addition, issues such as urban development financing, Capital Gains, construction charges and rights, management of urban projects and infrastructure, social housing and informality, governance and urban planning, were debated deeply, so that this knowledge will provide fundamental elements to the research that each student is doing.

Keywords: *financing, urban land management, capital gains, citizen participation, social housing, speculation, public policies.*



1. Alternativas para la gestión y el financiamiento urbano en México: mecanismos e instrumentos fiscales y urbanísticos

En México, durante los últimos años, hemos visto como se reconvierte el desarrollo inmobiliario de nuestras ciudades, esto en parte por el viraje en sus políticas habitacionales federales pero, sobre todo, por las fuertes presiones inmobiliarias que existen en algunas zonas dentro de las ciudades, lo cual se ha convertido en una constante disputa entre ciudadanos, desarrolladores y autoridades. Asimismo, la declinación de las grandes ciudades, el aumento en los precios del suelo y la grave especulación han provocado el incremento exponencial de una informalidad rampante, una segregación socioespacial extrema, condiciones de infraestructura y servicios urbanos inadecuados y, con ello, una devastación y degradación ambiental alarmante.

Aunado a ello, en la discusión de las nuevas formas de “desarrollar ciudad”, se ha puesto de manifiesto la ausencia de mecanismos e instrumentos para la captación de recursos y plusvalías urbanas, que realmente contribuyan a distribuir las cargas y beneficios del desarrollo urbano en la ciudad, por lo que se han convertido en una prioridad de política pública urbana para nuestro país. De este modo, la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en su artículo 59, fracción II, inciso b, menciona que:

Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad. [Y que además] Los promotores o desarrolladores deberán asumir el costo incremental de recibir estos servicios. [En donde] El gobierno establecerá mecanismos para aplicar dicho costo y ajustar la capacidad de infraestructuras y equipamientos que permita a promotores o desarrolladores incrementar la densidad de sus edificaciones y la mezcla de Usos del suelo.

Partiendo de los supuestos anteriores, el objetivo de este trabajo será ahondar en la discusión teórico-práctica sobre cómo poner freno a los fenómenos expansivos y lograr ciudades más compactas, densas y sustentables, recuperando una discusión cada vez más frecuente en América Latina, en particular

la que se dio durante el Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano (CISU, 2017), sobre las posibilidades de emplear herramientas para mejorar la gestión y el financiamiento del desarrollo urbano.

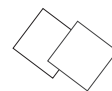
En este sentido, en muchos de los casos, la difusión y transferencia de políticas públicas para la resolución de problemas urbanos —el conocer e intercambiar medidas e instrumentos que el gobierno puede utilizar para implementar acciones concretas que han sido exitosas en otras ciudades— han resultado fructíferas (Cairney, 2012). Por ello, a continuación se describen brevemente algunas de estas alternativas que podrían incorporarse en el contexto nacional.

La primera se refiere a *la aplicación de la captura de plusvalías*, que es “el recobro, por el Estado, de los incrementos en el valor del suelo —ganancias inmerecidas o plusvalías—, generadas por acciones diferentes a la inversión directa del propietario” (Smolka, 2013); generalmente, gracias a las acciones públicas, que suelen traer como resultado un aumento en el valor del suelo, se beneficia solo a un pequeño grupo de propietarios privados. Usar este instrumento lograría frenar en gran medida la especulación en el mercado inmobiliario y, con ello, promover un desarrollo urbano más racional y sostenible (Blanco, 2016).

Esta captura sería destinada a financiar la gestión y el desarrollo urbano de la ciudad, produciendo fondos para brindar servicios e infraestructura, obras públicas de interés general, así como la provisión de vivienda social; además, generaría recursos suficientes o parcialmente satisfactorios para recuperar los costos de inversión en proyectos de infraestructura urbana.

Una segunda alternativa es la *venta de derechos de desarrollo y/o construcción*, la cual se maneja mayormente en áreas a densificar en la ciudad, en las que se define un coeficiente de aprovechamiento urbano mínimo y cualquier utilización por encima de dicho valor debe pagarse con una contraprestación a los gobiernos municipales. Esta línea de actuación pública contribuye a la justa distribución y compensa los costos de las externalidades producidas por el desarrollo.

En ambos instrumentos se trata de la cuestión ética de romper con la lógica de la apropiación privada de beneficios colectivos generados por el esfuerzo de toda la sociedad, con sus múltiples implicaciones sobre el ambiente urbano. Por lo tanto, los municipios pueden establecer instrumentos claros y transparentes para su cobro y aplicación.



En São Paulo, Brasil, por citar uno de los ejemplos más destacados en América Latina, los “Certificados de Potencial Adicional de Construcción” (Cepac) —una modalidad de venta de derechos en la que la contraprestación se define a precios de mercado determinados en subasta pública— permitieron reunir, solo entre 2004 y 2012, más de \$2 200 millones de dólares, que se invirtieron en infraestructura y vivienda (BID, 2016).

La tercera opción se trata de mejorar un instrumento que ya existe en varias ciudades del país, el de *contribución por mejoras*, también llamado *contribuciones por valorización*. Esta se refiere a una “carga impositiva generada por un gobierno a los propietarios de un grupo de inmuebles seleccionados para sufragar, totalmente o en parte, el costo de una obra o servicios públicos que generan mejoras específicas o servicios que se presumen de beneficio general para el público y de beneficio específico para los dueños de tales propiedades” (IAAO, 2013: 13).

Este mecanismo es uno de los más usados en América Latina y el Caribe, sobre todo en Colombia, donde se aplica desde 1921. Por ejemplo, para 2011, la ciudad de Bogotá recaudó alrededor de \$1 000 millones de dólares, y otras ocho ciudades colombianas, en conjunto, cobraron una cifra similar (Borrero, 2011). En cambio, en México, urbes como Guadalajara o la Ciudad de México no han reportado en los últimos años ingresos provenientes de este concepto, lo que evidencia el gran desaprovechamiento de este concepto que ya está contemplado en la normatividad.

La cuarta alternativa es *gravar los baldíos y la subutilización del suelo*, esto se refiere a la creación de instrumentos fiscales para frenar la especulación del suelo urbano a partir de identificar aquellas zonas desocupadas con la que se especula, o bien, espacios con índices de aprovechamiento mínimo o con usos muy extensivos. Ya identificados, se deberá incluir en la ley de ingresos municipales una sobretasa, que incluya un incremento paulatino anual —en el impuesto predial—, esta medida pudiera terminar en la expropiación del propio inmueble —en caso de ser necesario— por causa de interés público y en beneficio social, como ya sucede, por ejemplo, en Curitiba, Brasil.

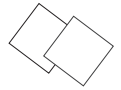
En definitiva, se considera que con la implementación de estas alternativas resultaría más viable el financiamiento del desarrollo urbano, al ser las ciudades capaces de recaudar ingresos significativos, lo que representaría un gran nicho de oportunidad para los gobiernos municipales y metropolitanos en nuestro país. Generar recursos adicionales permitiría un verdadero fortalecimiento y la autonomía fiscal, misma que posibilitaría implementar estos ins-

trumentos en sus normativas fiscales y urbanísticas, sin depender de reformas de carácter estatal o federal.

Por otro lado, el debate sobre si la “panacea” y el freno a los fenómenos expansivos y sus variadas consecuencias para las ciudades se encamina hacia una “ciudad compacta”, podría tener un refuerzo con políticas e instrumentos como los que aquí se han desarrollado y que permitirían favorecer la densificación y el crecimiento vertical para contrarrestar la dispersión urbana que existe en varias de nuestras urbes, cuestión que ya fue reconocida en la nueva Ley General de los Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y que ahora será un reto para las legislaciones locales traducir en nuevas leyes y normas.

Por lo tanto, pasar del “deseo a los hechos” para procurar metrópolis más compactas y contener la ciudad “desparramada” con una mezcla de usos de suelo, donde además se reduzcan los graves problemas de movilidad e insuficiencia de servicios públicos e infraestructura, requerirá de mucho más que textos y discursos encendidos sobre lo inviable de la dispersión urbana.

Finalmente, es necesario recalcar que la captura de plusvalías urbanas tendría que ser una obligación de “justicia social”, tributaria e inmobiliaria, progresista. Si realmente queremos lograr una “sostenibilidad fiscal urbana” debemos comenzar por cortar la corrupción y transparentar los procesos de asignación de los derechos de desarrollo, captar las plusvalías urbanas y cobrar adecuadamente los tributos inmobiliarios.



2. Suelo urbano, especulación y vivienda para todos: alternativas para su gestión

El Congreso de Suelo Urbano nos dejó diversos aprendizajes y una nueva visión sobre la gestión del suelo, así como conciencia de los fuertes lazos que comparte México con Brasil, este país que muchas veces “no vemos los mexicanos” al centrarnos en Norteamérica o Europa. Materias como el financiamiento del desarrollo urbano y la gestión del suelo, así como su papel en la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III, fueron los pilares de este espacio de reflexión.

Por ello, este trabajo pretende hacer una breve comparativa sobre la gestión del suelo entre Brasil y México,¹ asimismo, respecto a los mecanismos empleados para inhibir la especulación en el desarrollo inmobiliario y las posibilidades que tiene el suelo en las ciudades para la producción de vivienda de interés social.

En ese sentido, se puede afirmar que el mercado de suelo no es estático, la ampliación de grandes obras de infraestructura ha permitido una mayor expansión del mismo, de donde, al aumentar la oferta de un bien que podría parecer escaso, se satisface la demanda deficientemente y se provoca una mayor especulación del suelo mejor dotado. Los actores que dominan la oferta deciden no hacer uso del bien y esperan a nuevos valores para el suelo, lo que ha provocado vacíos urbanos que además encarecen la ciudad en su interior. Lo mismo sucede en las ciudades mexicanas.

En este sentido, vale la pena preguntarse ¿cómo pueden contribuir las políticas de suelo para evitar la especulación y ofrecer alternativas de vivienda social dentro de las ciudades y, con ello, fomentar la defensa del derecho a la ciudad de todos sus habitantes? La eficiente gestión de suelo nos puede dar una pista de ello, ya que intervienen distintos y variados actores pero, sin duda, uno de los más relevantes es el Estado, al estar facultado para intervenir de manera más rigurosa y contundente. Es por ello que Brasil, en 1992, introdujo esta perspectiva del derecho a la ciudad, con miras a equilibrar las graves desigualdades que se dan en la ciudad. Recientemente, en México, la nueva

¹ Países que representan las primeras economías de América Latina, de acuerdo a su PIB, durante 2016.

Ley General de los Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de 2016, incluyó también este concepto, pero aún falta trabajo para hacerlo factible.

Por otro lado, entender los altos costos que alcanza el suelo urbano en países con índices de pobreza importantes, como México y Brasil, no es tarea fácil, hace falta una visión más amplia del mercado inmobiliario y su funcionamiento. Mientras menos intentos se hagan por regular el mercado de suelo urbano en México, mayor será el grado de desigualdad que presenten nuestras ciudades. En ese sentido, Elkin Velázquez² menciona la posibilidad que tienen las ciudades de generar recursos adicionales para combatir dichas desigualdades, siempre y cuando estas se encuentren bien planificadas, para ello el suelo tiene un papel clave.

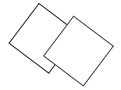
En cuanto a las alternativas con base suelo para el financiamiento del desarrollo urbano que pudieran promover la producción de vivienda social —bien ubicada— y que además reduzca las desigualdades, encontramos las siguientes: la captura de plusvalías, el otorgamiento y la transferencia de derechos de construir —transferencia de potencialidades— y la cota de potencial constructivo; todos los cuales son muy utilizados en Brasil y en otros países de América Latina.

Otra alternativa para contrarrestar la fuerte especulación sobre el suelo es un impuesto a baldíos urbanos, si el propietario no hiciera uso de él en un lapso de tres años, el gobierno puede inclusive expropiarlo, pero a valor histórico en lugar del especulativo. Este impuesto a baldíos aumentaría de forma progresiva hasta alcanzar una tasa de 16%, por lo que no sería negocio seguir manteniendo el predio sin desarrollarlo, como bien lo menciona Carlos Morales (2017). Por citar un ejemplo, en la ciudad de Curitiba se fomenta fuertemente la reutilización del “suelo creado” —se trata de espacios intraurbanos que ya están dotados de infraestructura— para programas de vivienda social.

La captura de plusvalías es otra alternativa para el financiamiento del desarrollo urbano; este instrumento, ampliamente explorado en Brasil y Colombia, puede tener ciertas limitantes, ya que el barrio debe funcionar como un conjunto para que los recursos recaudados regresen al mismo lugar mediante inversiones en equipamiento e infraestructura urbana. En México, este tema se encuentra aún en discusión.

Otra política exitosa implementada en Curitiba es manejar el potencial constructivo respecto a su capacidad de transportación, de esta forma, los

² Director de ONU-Hábitat para América Latina y el Caribe.



ejes viales de la ciudad intensifican sus densidades y usos de suelo, esta manera de planeación urbana convirtió a la ciudad en un referente en el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), como lo mencionó Emanuele Leal, del IPPUC.³

En México y Brasil la normatividad urbana es de carácter municipal —reglamentos de zonificación, construcción, etcétera—; sin embargo, en Brasil los instrumentos fiscales y tributarios también son de carácter local, ello genera instrumentos interesantes en cuanto al impuesto predial, que va desde tasas diferenciadas en su cobro e impuestos verdes, hasta la diferenciación entre predios residenciales y territoriales, menciona Cintia Fernandes, del Lincoln Institute of Land Policy.

Finalmente, las herramientas mencionadas son parte integral en los planes de desarrollo en Brasil y algunas ya se aplican en México; sin embargo, falta mucho por implementar en nuestras ciudades, si queremos que el desarrollo urbano sea una herramienta que favorezca la igualdad de acceso a la vivienda en nuestro país y en verdad fomente la regulación del suelo urbano, se tiene que trabajar más decididamente.

³ IPPUC. Instituto de Pesquisa Planejamento Urbano de Curitiba Brasil.

3. Control del suelo por la vía del mercado informal en Río de Janeiro

La mayoría de las transformaciones llevadas a cabo en un territorio resultan de los procesos de estructuración económica y política que las ciudades sufren a lo largo del tiempo. Donde el tipo de mercado de suelo resulta ser fundamental para el desarrollo armónico de una ciudad. Es por ello que se considera que los mercados de suelo son imperfectos, ya que una de sus características principales es que se trata de “un recurso natural que no se reproduce, solo se acondiciona o mejora y donde cada terreno cuenta con particularidades únicas”(Sanen, 14).

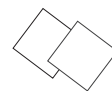
En este sentido, los mercados de suelo han favorecido la aplicación de estrategias para facilitar la permanencia de inversiones, dando lugar a una competencia entre territorios, con el fin de captar capitales. Esta situación ha generado una especulación con base en bienes durables y de primera necesidad, como lo es la vivienda —tema de interés social, político, económico y urbano—. Lo que, a su vez, no solo ha incentivado que se dé la especulación del suelo por la vía legal, sino también, de manera informal, provocado dinámicas particulares en la captación de plusvalías dentro de parámetros no regulados por el propio Estado.

Asimismo, el desarrollo urbano dirigido principalmente por los intereses pujantes del mercado ha llevado a la formación de ciudades que manifiestan grandes desigualdades sociales, donde los habitantes buscan cubrir su carencia habitacional conforme a sus posibilidades, con lo cual salen a la luz agentes oportunistas que ofrecen soluciones fuera del marco legal y que propician, además, la concentración de suelo en unas cuantas manos —neoliberalismo-progresista—.

A continuación, este trabajo expondrá un caso peculiar dentro del mercado de suelo informal, el cual se desprende de hechos situados en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, y que fue motivo de estudio en el Tercer Congreso de Suelo Urbano, en Curitiba, Brasil.

Pugnas por el control del suelo urbano

Río de Janeiro se divide en cuatro zonas principales: norte, sur, turística e industrial. Con estas demarcaciones territoriales aparecen los anillos suburbanos, que no son más que la separación entre las clases sociales y hacen eviden-



te la segregación entre ricos y pobres. Los tres casos trascendentales donde se observan las zonas críticas de abandono a causa de estas divisiones y fracturas son: el condominio “Chaparral”, Barra Vela y Palace (Machado, 2017).

Estos condominios son el manifiesto de un clasismo evidente que contrasta con su zona circundante, donde se encuentran asentamiento humanos irregulares, exponiendo el rezago de esta población marginada que busca cubrir su necesidad de vivienda en la medida de su capacidad económica, puesto que el valor de los predios urbanos está en función de su localización relativa a los servicios, generando con ello un segundo mercado que se desarrolla por la vía de la informalidad.

Esta informalidad, a su vez, se pueden clasificar en dos tipos: la primera que adopta el aspecto jurídico y urbano representado por los fraccionamientos, y la segunda, por la ocupación en este caso de las llamadas “favelas”. Se dice que la “vivienda popular” es vista como un símil de “violencia”, la cual es derivada de la propia “vida urbana” (Machado, 2017).

Este fenómeno de informalidad del suelo llamó la atención de Machado, quien inició una investigación sobre el “control por el suelo”, la que comenzó seleccionando una serie de muestras aleatorias en zonas marginadas, donde describió los tipos de economía que se daban en torno al suelo de manera ilegal. Entre los hallazgos principales están las interesantes evidencias de “zonas gobernadas” por autogestión de grupos paramilitares, en ellas estos grupos propiciaban todos los cambios internos, tales como modificaciones en la ocupación y el uso del suelo de manera informal, sin relación con una política pública urbana o de vivienda.

Los paramilitares se apropiaban del suelo y de las posibilidades de desarrollo en él —con ventas de “derechos de desarrollo”—; aparecían como gestores en el ámbito popular, vendiendo mayores densidades y “alturas”, originando con ello incrementos en la plusvalía de estas zonas, y todo esto en la completa informalidad, justificado con el supuesto derecho de poseer la propiedad del suelo más no por el derecho de habitarlo, por lo que privatizaban y traficaban a su conveniencia.

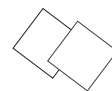
Con lo anterior, el modo de operación se dio primero con la presencia de agentes desconocidos que se apropian de inmuebles aparentemente abandonados, o que presionaban para adquirirlos a muy bajos costos; una vez en su poder, edificaban más niveles de construcción, con el fin de revenderlos y reunir mayores ganancias. Estas acciones implicaron cambios en los usos de suelo, aumento en las alturas máximas permitidas y, todo ello, sin ninguna supervisión estructural.

Estos “gestores populares” se convirtieron en una alternativa para las personas que deseaban tener una vivienda con acceso a servicios y dentro de la ciudad, y su actuar permitió el reciclaje de edificaciones que, en varios casos, resultó ser benéfico para cierto sector de la población, así como para el mercado del suelo. La peculiaridad de este caso fue su amplia aceptación a pesar de no estar inscrito bajo ninguna normativa legal.

Estos procesos sociales informales en zonas marginadas de Río de Janeiro sin duda dieron un fuerte impulso a la construcción de vivienda popular, logrando con ello ofrecer opciones sin importar las condiciones socioeconómicas en que se encontrara la población. Ahora bien, pensar en una reversión de estos procesos resultaría muy costoso, sobre todo para la población con mayor marginación, dar marcha atrás no sería una opción acertada sin antes plantear alternativas que den respuesta a las fuertes necesidades que se tienen, pero esta vez bajo el cobijo de la legalidad, la regulación formal y con instrumentos financieros e institucionales accesibles.

En ese sentido, reconocer la importancia de la regulación del mercado de suelo urbano será primordial, por su fuerte interacción en el desarrollo y crecimiento de la ciudad. Asimismo, una urbanización bien planificada ayudaría a crear más y mejores condiciones para disminuir las graves desigualdades urbanas que se presentan en general en las ciudades latinoamericanas. Es entonces que los urbanistas deben buscar alternativas creativas que reconozcan y convivan con los modelos económicos y sociales preexistentes —funcionales o no— sobre un mismo territorio. Disminuir las disparidades presentes y mantener la inclusión social con un diseño urbano acorde.

Finalmente, el derecho a la ciudad y la vivienda debe ser un objetivo alcanzable para todas las personas, independientemente de su condición económica; por ello, el ordenamiento del territorio y la planeación urbana deberán ser herramientas transcendentales y ejes rectores del cambio. El ritmo de crecimiento entre el mercado de suelo, las instituciones y la sociedad suelen ser muy distintos, por lo cual se debe incentivar una mayor cooperación social que, en conjunto, busque una mayor diversificación de recursos y vehículos financieros, tales como la captura de plusvalías urbanas, que ayuden al financiamiento y la mejora urbana.



4. Tenencia insegura del suelo en los asentamientos humanos de Latinoamérica y el Caribe: acciones para su regulación y mejoramiento

Combatir la tenencia insegura del suelo se ha convertido en un objetivo de la “nueva agenda urbana”, la cual busca promover el acceso al suelo para mejorar la calidad de la vivienda y los asentamientos humanos, este fue uno de los temas más discutidos en el Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. Por ello, este trabajo aborda la problemática, identificando algunos instrumentos y mecanismos que ya se han aplicado o que se propone aplicar en los asentamientos humanos de Latinoamérica.

En los últimos años, las ciudades latinoamericanas han tenido un crecimiento físico y poblacional que ha provocado un déficit habitacional, afecta a 32% de la población urbana —cerca de 150 millones de personas—. Los asentamientos informales aglomeran a más de 110 millones de personas —24% de la población urbana de la región—. Del total de población de esta región, 70% vive bajo condiciones de tenencia insegura, una cifra mucho mayor al 30% reconocido internacionalmente.⁴

Desde el inicio de las migraciones masivas, durante la segunda mitad del siglo XX, las ciudades latinoamericanas han sido incapaces de ofrecer suelo y soluciones habitacionales asequibles, en cantidad y diversidad necesaria, a la población de bajos recursos; lo cual ha llevado a un proceso de desarrollo informal en las periferias urbanas, sin acceso a los bienes y servicios básicos. La informalidad se asocia históricamente con la tenencia insegura, pero no es el único tipo, existe también la tenencia intermedia —ocupación, posesión, arriendo informal, subarriendo—, la cual tiene un menor acceso a activos, derechos, bienes y servicios; asimismo, existen las tenencias consuetudinarias y comunitarias —*family land*— en Jamaica, las cuales no están reconocidas en la mayoría de los marcos legislativos o sufren preocupantes desconfiguraciones, como es el caso de la venta masiva de tierras ejidales en México y Perú (Zimmermann, 2017).

Por ello, vivir en tenencia insegura tiene una mayor relación con el acceso desigual al suelo —ya sea de manera legal o no— por la capacidad económica o social de la población. Sin embargo, los ocupantes de la tenencia insegura,

⁴ ONU-Hábitat (2012), “Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe”, Nairobi.

principalmente informales, tienen un alto grado de vulnerabilidad⁵ a riesgos por desastres naturales, principalmente por tres razones: 1) la gente ha ocupado predios no aptos para el desarrollo urbano; 2) se han construido vivienda con materiales precarios o inapropiados, y 3) no existen condiciones económicas que permitan satisfacer las necesidades humanas básicas (Romero, 1993).

En este sentido, la tenencia insegura por ocupantes informales representa un reto para la creación y aplicación de políticas de suelo en los países latinoamericanos y caribeños, unas que incluyan instrumentos y mecanismos para su gestión y que además promuevan la creación de vivienda social accesible en zonas aptas para el desarrollo urbano.

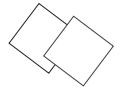
En los países de Latinoamérica y el Caribe se han implementado instrumentos y mecanismo para la regulación y el mejoramiento de los asentamientos informales, Zimmermann (2017) identificó cinco de ellos: reajuste de tierras; tierras compartidas, zonas especiales de interés social (ZEIS) —en Brasil—; catastros sociales, y programas de mejoramiento de vivienda y barrial.

Adicionalmente a estos, existen algunos otros de orden jurídico que son, por un lado: usucapión, prescripción adquisitiva, legitimación de ocupación, expropiación sin o con compensación —fideicomiso en Honduras—, y por otro lado: la transferencia de dominio a favor de ocupantes informales y la resolución de conflictos y arbitraje.

Por otro lado, Siclari y Bravo (2017) identifican la importancia del diseño y la implementación de políticas de suelo y vivienda para incrementar la oferta de suelo urbanizado accesible para todos los grupos sociales, esto mediante la regulación del mercado de suelo con instrumentos redistributivos de rentas, para lograr un financiamiento dirigido al desarrollo urbano.

Sin embargo, para que estas propuestas se apliquen y sean eficientes deben incorporarse efectivamente en las políticas públicas de los distintos niveles de gobierno, ya que estos, y las instituciones, son los verdaderos agentes sociales encargados de la toma de decisiones (Lezama y Domínguez, 2006: 163). Por ello, las reformas estructurales necesarias deberán permitir impulsar los cambios urgentes; para cumplir estos retos el interés político es indispensable,

⁵ El término vulnerabilidad ha sido visto diversos enfoques y ha tenido diferentes significados, en términos generales se entiende como: "La incapacidad de una comunidad para absorber, mediante el autoajuste, los efectos de un determinado cambio en su medio ambiente, o sea, su inflexibilidad o incapacidad para adaptarse a ese cambio" (Wilches-Chaux, 1993: 22).



así como la intervención de la academia y otras instituciones con capacidad técnica que generen propuestas y logren los objetivos planteados.

Para concluir, es preciso decir que la implementación de políticas públicas para la regulación y el mejoramiento de los asentamientos informales ha logrado efectos positivos para la población, pero todavía son insuficientes. La tenencia insegura del suelo es un tema muy complejo que tiene relación con otros problemas de índole social, política, económica y ambiental; para poder resolverlo habrá que actuar de manera decidida y sistemática, por lo tanto, serán imprescindibles la conciencia y la participación activa de todos los sectores: público, privado y social.

Finalmente, la población en asentamientos informales, con tenencia insegura, se encuentran en su mayoría en zonas con alto grado de vulnerabilidad ante riesgos por desastres naturales; los instrumentos que se han generado y aquí enunciamos tienen como principal objetivo la regularización de la tierra, pero no toman en cuenta este riesgo, provocando efectivamente una “regularización” jurídica del suelo, pero con peligro muy latente para la gente que ahí habita.

5. Democratización de la gestión urbana: análisis de la Ciudad de México y Curitiba, Brasil

Al hablar de democratización como proceso en constante pugna dentro de las ciudades latinoamericanas, centramos la mirada en dos espacialidades específicas: la ciudad de Curitiba en el estado de Paraná, en Brasil, y la Ciudad de México como una de las más grandes metrópolis de la región.

Con una historia de planeación urbana desde los años treinta del siglo pasado, Curitiba, ubicada en el sur de Brasil, con una extensión territorial de 435 km² y una población, en 2016, de 1 893 997 habitantes:⁶ es referente internacional en la implementación de instrumentos urbanos para el ordenamiento territorial, así como de innovadores sistemas de transporte público —primer BRT—, que han definido la planeación de la ciudad (*Transit Oriented Development*). Desde 1965 cuenta con el Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), encargado de monitorear el crecimiento de la urbe, así como de desarrollar programas, planes y proyectos que ejercen instrumentos de planeamiento urbano.

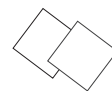
En 2001 se aprobó el Estatuto de la Ciudad, una ley innovadora que promovió instrumentos de gestión del suelo, alternativos en su momento, para la gestión de la ciudad. Muchos de ellos en favor de una democratización del espacio urbano, como lo es la contribución de mejoras y la promoción de la participación pública en la planeación del territorio.

Las Operaciones Urbanas Consorciadas (OUC),⁷ como otro de los instrumentos urbanos aplicados, son un conjunto de operaciones y medidas coordinadas por la autoridad municipal y cuentan con la participación de propietarios, vecinos, usuarios permanentes e inversores privados; los recursos obtenidos por estas contribuciones y transferencias de potencialidad de uso son utilizados dentro del mismo espacio intervenido, en beneficio de sus habitantes. Esto es posible gracias al trabajo colaborativo entre sociedad, Estado y sector privado, el cual es gestionado mediante mecanismos de concertación con organizaciones civiles recientemente creadas.⁸

⁶ Datos proporcionados por Emanuele Leal, del IPPUC de Curitiba.

⁷ Contenido en el Estatuto de la Ciudad, artículos 32 al 34.

⁸ Basado en la presentación de la procuradora de la Municipalidad de Curitiba, doctora Cintia E. Fernandes.



Paralelamente a este instrumento de gestión urbana, la ciudad de Curitiba cuenta con un Consejo de la Ciudad (Concitiba), funciona como órgano colegiado de política urbana que reúne a representantes del poder público y de la sociedad civil, en los términos del Plan Director y de la Ley Municipal Núm. 12.579,⁹ con carácter orgánico y permanente en la estructura del mencionado IPPUC. Su objetivo fundamental es formular, elaborar y acompañar las directrices del desarrollo urbano y regional de Curitiba, mediante participación directa de la sociedad civil y así promover una mayor integración entre iniciativas públicas y privadas municipales en el marco de la política urbana.

Cabe resaltar la relevancia de la descentralización política en Brasil, que brinda mayor autonomía a los municipios para la implementación de instrumentos acordes a las particularidades locales de cada territorio, de la mano de una responsabilidad territorial contenida a nivel constitucional,¹⁰ por una redefinición de la función social de la ciudad.

La aplicación de estos mecanismos normativos e instrumentos urbanos se ve reflejada en una amplia disponibilidad de espacios públicos, grandes áreas verdes (58.5m²/hab) y una mezcla social presente en las calles y espacios de recreación y ocio, así como una apropiación de la ciudad provocada por su uso y disfrute, y no por una identidad superficial de marca.

Por otra parte, con un antecedente histórico de impulso a la planeación urbana tras concluir su revolución en 1920, la Ciudad de México —con 1 485m² y una población de 8 918 653 habitantes en 2015—¹¹ se ubica en una transición normativa en relación con la planeación urbana. En primer lugar a nivel federal, con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, puesta en marcha apenas en 2016; y en el ámbito local con el proyecto de Programa General de Desarrollo Urbano (Plan CDMX); así como la nueva Constitución Política de la Ciudad de México, que entra en vigor en 2018. Esto sumado a los recientes sismos de septiembre de 2017, que impactaron fuertemente a la ciudad y la implementación de una precipitada Ley de Reconstrucción. A partir de todo esto, es oportuno reflexionar sobre el futuro de la gestión urbana de la ciudad.

⁹ Para mayor información consultar: <<http://concitiba.ippuc.org.br>>.

¹⁰ Artículo 30, sección VIII de la Constitución Política de la República Federativa de Brasil de 1988.

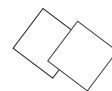
¹¹ Inegi. Encuesta Intercensal 2015.

La Constitución Política de la Ciudad de México trae consigo una serie de innovaciones que pretenden aportar a la democratización de la gestión, como se menciona en su artículo 11, de ciudad incluyente, que busca incorporar a un sector mayoritario de la población en la planeación de la ciudad, así como procurar el desarrollo integral de los niños en la ciudad, lo que reconoce e identifica en derecho las particularidades de sectores sociales minoritarios antes no contemplados por la ley. Paralelamente, el artículo 12 menciona el antiguo concepto de derecho a la ciudad, fundado en principios de democracia, justicia social, participación e igualdad, así como de la función social de la ciudad y su gestión democrática, para asegurar la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de los bienes públicos con la participación de la ciudadanía. Adicionalmente, en su artículo 13, inciso D, resalta el derecho al espacio público en su función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa, en fortalecimiento a una construcción de ciudadanía. Es así como se abre una ventana en el marco normativo para transformar la gestión urbana de la Ciudad de México; sin embargo, se dejan amplios vacíos en la implementación de los instrumentos en comparación con el Estatuto de la Ciudad, de Brasil, que son asignados de forma más directa.

Una de las innovaciones en relación con los instrumentos de la planeación, contenidos en el artículo 15 de la misma constitución, es la conformación del Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva, como un organismo público con autonomía técnica y de gestión que planea garantizar la participación de los sectores académico, cultural, social y económico en la planeación del territorio. A pesar de este esfuerzo institucional, se carece todavía de instrumentos claros y directos para la implementación, sumados a la necesidad de nuevas leyes que regulen el ejercicio de la administración, lo que requiere tiempo y compromiso político, así como de la observación y participación de la sociedad en su cumplimiento.

Es relevante mencionar la importancia de los instrumentos de concertación en la formación del planificador urbano, ya que el gobierno de la ciudad muestra abiertamente la necesidad de ser auxiliado por organizaciones de la sociedad civil —que desarrollan trabajo más cercano a la población— para el diseño de estrategias participativas, donde la difusión cultural y el arte explotan su verdadera función social para promover la cohesión y empatía de los diversos grupos que conforman el espacio urbano.

Por otro lado, la implementación local y directa, desde 2007, del Programa de Mejoramiento Barrial, por parte de la Secretaría de Desarrollo Social de la



Ciudad de México, es un ejemplo de desarrollo de procesos participativos para la recuperación de espacios públicos en la ciudad, invirtiendo la segregación socioespacial de sectores desfavorecidos por la planeación urbana (Martínez, 2017). El diseño del programa fue establecido por movimientos sociales urbanos y otras organizaciones de la sociedad civil de manera conjunta con funcionarios del gobierno; actualmente, su consejo cuenta con una representación mayoritaria de la sociedad civil sobre el número de funcionarios públicos. Como menciona Ricardo Jordán, de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), urge capacitación a nivel municipal, en métodos y estrategias participativas, así como abrir espacios institucionalizados que promuevan una participación amplia, directa, equitativa y democrática.

La carencia de una instrumentalización que apoye la aplicación de las iniciativas normativas es perceptible en los contrastes presentes en la Ciudad de México, con espacios públicos y áreas verdes distribuidas desigualmente —de 3.1 m²/hab en Iztapalapa, a 35.2 m²/hab en la Miguel Hidalgo—,¹² así como la falta de mezcla social y apropiación del espacio público que propicie una mejora en el uso y disfrute de la ciudad.

Se concluye la inexistencia de un proceso global de democratización de la gestión urbana, pero se identifica la posibilidad de trazar objetivos puntuales, como la consolidación de gobiernos locales fuertes y autónomos; de movimientos y organizaciones sociales activas que incidan en el desarrollo de la ciudad para complementar la insuficiente representación democrática y lograr verdaderos procesos transformadores. El camino para llegar a dicha planeación democrática será largo, pero es por medio de la democratización de la gestión urbana, como proceso, que será posible la construcción de ciudadanía, como concepto constitutivo de una auténtica democracia.

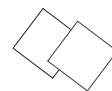
¹²Datos de SEDEMA, 2003 y PAOT, 2010. En Las áreas verdes en la Ciudad de México. Las diversas escalas de una geografía urbana, M. Checa-Artasu, Universidad Autónoma Metropolitana, 2016.

6. Participación ciudadana: dos casos de procesos participativos exitosos en Latinoamérica, Bolivia y Brasil

En 2005, la Red Interamericana para la Democracia (RID) realizó un estudio para medir qué tan óptima es la participación ciudadana en países de América Latina, en él participaron ocho países y fueron calificados con una escala del 1 —nula participación— al 10 —óptima participación—; el resultado fue el Índice de Participación Ciudadana (IPC) en América Latina 2005. Cabe destacar que, dentro del IPC, Bolivia y Brasil representan avances importantes en cuestión de participación ciudadana, así que surge la pregunta ¿con qué elementos cuentan estos países para incentivar a sus habitantes a participar en la toma de decisiones que inciden en su comunidad? Para dar respuesta a esta pregunta se exponen a continuación dos casos que muestran los mecanismos de democracia directa con los que cuentan los ciudadanos para promover la participación ciudadana en asuntos de la administración de Cochabamba, Bolivia, y Jundiá, Brasil.

En el caso de Cochabamba, la forma de participar en la administración del suministro de agua es mediante grupos llamados Juntas Vecinales y Organizaciones Territoriales de Base; estos son realmente una forma innovadora de incidir en la gestión urbana ya que surge de la participación de la población. Esta forma de organización para el suministro de agua y alcantarilla de la ciudad, al ser fomentada, resguardada y protegida por el Estado, ha logrado avances urbanísticos también en cuestión de regulación del suelo, lo cual no se esperaba (Cabrera, 2017).

Para lograr los resultados mencionados, primero se divide a la población por municipios, después se subdividen en distritos municipales y, a su vez, en Juntas Vecinales (JV) —en la periferia—, Organizaciones Territoriales de Base (OTB) —asentamientos regulados—, asociaciones, comités y cooperativas. La Ley Núm. 1551 de participación popular, de 1994, ha reconocido a las JV y las OTB como entidades capaces de incidir en la planificación, gestión y control de los recursos económicos enviados a la comunidad; estas hacen valer las leyes y normas locales y municipales, y participan en el gobierno municipal como representantes de la comunidad, siempre y cuando la región sea un asentamiento regular. Cochabamba cuenta también con la Ley General de So-



ciudades Cooperativas, de 1958, y la Ley Núm. 356, de 2013, las cuales señalan la forma de funcionar y organizar las cooperativas pues, al estar reconocidas como entes de servicio, los miembros deben tener certificados de aportación del suministro de agua, de apoyo social y pertenecer a las JV u OTB (Cabrera, 2017).

En el caso brasileño, el Plan Maestro señala como una obligación realizar consultas ciudadanas para recolectar la opinión de las personas con respecto a un proyecto de gran impacto urbano; el proceso participativo en Jundiá fue largo, pero al final el producto de la participación ciudadana fue un documento que se llevó ante el congreso de la ciudad, en el cual se establecían los acuerdos a los que se había llegado para la reducción urbana.

Para tener este impacto tan significativo, el gobierno de Jundiá decidió realizar además una consulta ciudadana,¹³ esto para determinar las necesidades y la opinión de la mayoría de la población. Se realizaron audiencias públicas, talleres territoriales y foros de participación. Cabe señalar que el Plan Maestro¹⁴ es independiente de la Ley de Zonificación, así que el proceso de participación comenzó a partir de la Ley Núm. 7.857 del Plan Maestro, de 2012, y de la Ley Núm. 8683 del Plan Maestro Participativo, de 2016. El proceso participativo fue la columna vertebral para la elaboración de la nueva ley, pues de él se desprenden los estudios de impacto económico, ambiental y el establecimiento de los principales ejes de la expansión urbana (Reis, 2017).

Como se puede observar en los dos casos presentados, la participación de los ciudadanos, más que un obstáculo para la generación de proyectos urbanos, ha logrado ser una pieza importante en la consolidación de los mismos. En ambos casos, los procesos participativos se encuentran respaldados con leyes y políticas de gobiernos interesados en informar y aseguran la participación ciudadana para, en conjunto, cumplir con los objetivos que se establecieron, logrando satisfacer las necesidades y resolver los problemas de los habitantes de la localidad en un periodo de tiempo establecido.

¹³ Los cuestionarios fueron enviados con las boletas de agua y de las diferentes escuelas.

¹⁴ Los planes maestros en Brasil señalan la obligatoriedad de realizar consultas ciudadanas en las zonas que serán impactadas con algún proyecto urbano, además de realizar los estudios necesarios, caracterizar la zona y que todos en la comunidad deben estar de acuerdo con dicho proyecto (Leal, 2017).

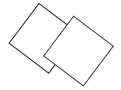
7. Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS): instrumento para el fomento de la vivienda social y la participación ciudadana en Brasil

Durante el Tercer Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano se presentó la oportunidad de conocer y profundizar en una serie de instrumentos y herramientas relacionadas con la gestión del suelo urbano. Entre estos, uno que llama particularmente la atención fue el instrumento brasileño llamado Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS). Aquí se intenta describir brevemente este instrumento, como modelo de gestión de zonas marginadas en la ciudad.

En este sentido, un problema común en varias ciudades —no sólo latinoamericanas— es la concentración de las inversiones en infraestructura y equipamientos en ciertas zonas de la ciudad, donde existe interés ya sea especulativo, inmobiliario o político, lo que resulta inequitativo para gran parte de la población. Así, resultan más afectadas las personas de los estratos socioeconómicos más bajos, quienes se ven desplazadas a zonas que muchas veces son informales y están fuera de cualquier normatividad, originando con ello asentamientos clandestinos, ocupaciones irregulares y/o favelas generalmente densamente pobladas. Además, estos asentamientos se localizan generalmente en áreas con valor ambiental o naturales protegidas, y en zonas de vulnerabilidad o riesgo, pese a la “prohibición” de la legislación urbana.

En 1982, a partir de una organización popular apoyada por la Iglesia católica, la Comisión Municipal de Favelados de Diadema, se promovieron importantes transformaciones en la ciudad de Diadema, en el estado de Sao Paulo. Entre ellas la intervención pública en áreas habitacionales y la regulación urbanística; asumieron posturas que fueron enfrentando progresivamente la extrema precariedad de los asentamientos ilegales y el poder consolidado de los propietarios urbanos (Clichevsky, 2006).

Con ello se comenzó a promover la integración al tejido urbano de las favelas, esto por medio de obras de saneamiento e infraestructura básica. A su vez, se inició el proceso de legalización del suelo, ya que las intervenciones en el campo jurídico fueron iniciadas simultáneamente con la Concesión del Derecho Real de Uso —CDRU—, que se consolidó como Ley Municipal en 1985, por la cual se modificó la categoría de las áreas públicas municipales,



de “bienes públicos de uso común del pueblo” a “bienes patrimoniales disponibles del municipio” (Clichevsky, 2006).

En este contexto, se comenzó a dibujar en varias prefecturas de Brasil un nuevo instrumento urbanístico que atendiera estas problemáticas, denominándolo “Zonas Especiales de Interés Social” (ZEIS) o “Áreas de Especial Interés Social” (AEIS). Su concepción básica era incluir dentro de la zonificación una categoría que permitiera, mediante un plan específico de urbanización, establecer patrones urbanísticos propios para determinados asentamientos.

De acuerdo con Clichevsky, desde 1996 ZEIS cuenta con un presupuesto anual de alrededor de 400 millones de dólares y con su implementación se han podido obtener resultados benéficos en diferentes aspectos, entre ellos destacan:

- a) *Urbanísticos*: integrando zonas tradicionalmente marginadas de la ciudad; disminuyendo los riesgos de las ocupaciones estabilizadas por la urbanización.
- b) *Ambientales*: mejorando el entorno construido para los residentes.
- c) *Jurídicos*: facilitando la regularización agraria de los asentamientos.
- d) *Políticos*: rompiendo con políticas clientelistas y electorales.
- e) *Sociales*: debilitando el estigma que existe en relación con los asentamientos de bajos ingresos.¹⁵

Los ZEIS cuentan con foros permanentes, conocidos como PREZEIS, que generan espacios de reflexión por medio de comunicación, integración y coordinación entre los diferentes participantes, instituciones y estructuras del gobierno local, con lo que se facilita la coordinación entre distintas iniciativas y se mejora la integración de las inversiones. Esto gracias al aumento de coordinación y gestión del presupuesto, por lo que nuevos programas y proyectos dan prioridad a los ZEIS al momento de invertir, aumentando así su demanda y colaboración voluntaria. Dentro de estos foros se conforman comités que se encargan básicamente de coordinar y supervisar la elaboración de los planos de uso del suelo y la estructura urbana de estas áreas; movilizar recursos para inversiones institucionales locales y supervisar su realización; también, mediar en los conflictos relacionados con estos temas, así como redactar informes trimestrales de monitorización de los proyectos y, finalmente, elegir un representante para que forme parte del foro permanente. Con todo ello, se deja

¹⁵ Polis (2017), Instituto de Estudos Formação e assessoria em Políticas Sociais, en línea <<http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-6767.html>>. [Fecha de consulta: 20 de octubre de 2017.]

ver que la ciudadanía forma parte importante en la toma de decisiones de sus comunidades.¹⁶

Se puede concluir que las ZEIS han resultado un instrumento progresista y muy benéfico para las ciudades brasileñas, ya que consideran las áreas con mayor marginación y pobreza. Promueven y gestionan su propia regulación con participación colectiva, ya que incluyen a las personas que ahí habitan y, con ayuda de técnicos y especialistas, plantean y modelan el barrio que requieren y necesitan, de manera realista.

Actualmente se llevan a cabo diversas intervenciones por parte de organismos no gubernamentales, con el fin de convertir a las favelas en lugares seguros, habitables, atractivos visualmente y, sobre todo, saludables.

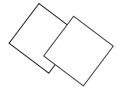
Además, este mecanismo asume a la ciudad tal y como es, no pretende establecer planos “deseables” si no que, por el contrario, trabaja con su realidad, sus contrastes y desequilibrios, promoviendo con ello acciones que garanticen a las personas —sin importar su situación económica— un tratamiento legal y urbanístico profesional y serio, respetando las características de los espacios y sus habitantes. Trasciende a los periodos de gobierno y, al ser continua, genera un canal de participación directa entre municipios y ciudadanos.

Finalmente, se evidencia que la participación ciudadana es fundamental. Socializar los planes y programas, así como la elaboración de proyectos, trae mejores resultados, ya que son los propios involucrados los que proponen y opinan sobre lo que requieren y no los externos imponiendo su voluntad y creencia de lo que se necesita.

Referencias

- BID. 2016, “Expandiendo el uso de la valorización del suelo, la captura de plusvalías en América Latina y el Caribe”, Banco Interamericano de Desarrollo, División de Gestión Fiscal y Municipal.
- Blanco, Andrés, Nancy Moreno, David M. Vetter y Marcia F. Vetter. 2016. “El potencial de la captura de plusvalías para la financiación de proyectos urbanos: consideraciones metodológicas y casos prácticos”, Banco Interamericano de Desarrollo.

¹⁶ Biblioteca CF+S (2017), “Ciudades para un futuro más sostenible”, en línea <<http://habitat.aq.upm.es/dubai/00/bp414.html>>. [Fecha de consulta: 20 de octubre de 2017.]



- Borrero, O. 2011. "Evaluación de la contribución de valorización en Colombia", Lincoln Institute.
- Cabrera, J. 2017. "Cofinanciamiento del desarrollo urbano a través de cargas comunitarias en la gestión local de agua y suelo en el área metropolitana de Cochabamba", Mesa panel 1. Alternativas a base de suelo para financiar el desarrollo urbano, 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.
- Cairney, Paul. 2012. "Policy Transfer", en *Understanding Public Policy*. Theories and Issues, Reino Unido, Palgrave Macmillan, cap. 12, pp. 244-264.
- Clichevsky, N. 2006. "Regularizando la informalidad del suelo en América Latina y el Caribe", *Una evaluación sobre la base de 13 países y 71 programas*, Santiago de Chile, CEPAL.
- Gamallo, G. 2006. "Participación ciudadana en América Latina. La participación como un componente del concepto de ciudadanía", Perspectiva, en línea <[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9BA4D3DB54AF06F205257CE400243084/\\$FILE/1_pdfsam_Gamallo_Gustavo.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9BA4D3DB54AF06F205257CE400243084/$FILE/1_pdfsam_Gamallo_Gustavo.pdf)>.
- IAAO. 2013. International Association of Assessing Officers, Kansas City, Missouri, EUA.
- Jordán, R. y B. Alva. 2017. "Retos en la implementación de la agenda urbana y los desafíos del suelo urbano en la gestión local de América Latina", Ricardo Jordán (present.), Benjamín Alva Fuentes, CISU.
- Leal, E. 2017. "IPPUC Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano de Curitiba", en 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.
- Lezama, J.L. y J. Domínguez. 2006. "Medio ambiente y sustentabilidad urbana", *Papeles de población*, vol. 12, núm. 49, julio-septiembre, México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 153-176.
- Machado, M. 2017. "Control del suelo por la vía del mercado informal en Río de Janeiro, Río de Janeiro, Brasil", 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.
- Martínez, A. 2017. "Modelo de Intervención Social y Territorial, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi)", Coordinación de Mejoramiento de Barrios y Desarrollo Comunitario, Presentación, mayo.
- Reis, T. 2017. "A redução do perímetro urbano e a participação popular: pactuando o ordenamento territorial em Jundiaí/SP", Mesa II. Forma urbana y territorio: dimensiones políticas, en 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.

- Romero y Maskrey. 1993. “Cómo entender los desastres naturales”, en Andrew Maskrey (coord.), *Los desastres no son naturales*, La Red: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina.
- Siclari y Bravo. 2017. “Gobernanza de suelo urbano y peri-urbano y tenencia segura en América Latina y el Caribe: estado del arte y desafíos”, 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.
- Smolka, M. 2013. *Implementación de la recuperación de plusvalías en América Latina. Políticas e instrumentos para el desarrollo urbano*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Wilches-Chaux. 1993. “La vulnerabilidad global”, en Andrew Maskrey, (coord.), *Los desastres no son naturales*, La Red: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, pp. 11-45.
- Zimmermann, L. 2017. “Gobernanza responsable y tenencia segura del suelo urbano y peri-urbano: marco para el diálogo y la acción en ALC”, 3er Congreso Iberoamericano de Suelo Urbano. El Suelo en la Nueva Agenda Urbana, Curitiba, Brasil.

II Seminario Internacional ciudad y planeación del siglo XXI. Desde la conservación del Centro Histórico hasta los nuevos desarrollos en La Habana, Cuba

Luisa Daniela Agudelo Cardona
Erika Angélica Alcántar García
Jorge Carlos Castell Benavides
Pedro Irving Cerón Portuguez
María Fernanda González Mora
Ana Luisa Ibarra Caceres
Javier Adrián Juárez Guerrero
Omar Medina Cruz
Iván Molina Gardida
Alfredo Iván Orozco Vega
Javier Rodríguez de León
Yadira Rodríguez López
Luis Jerónimo Ruiz Carballido
Mariana Salazar Vargas
Alumnos de la Maestría en Urbanismo
Campo de Conocimiento
Desarrollo Urbano y Regional

Resumen

Con motivo de la celebración del II Seminario Internacional del Campo de Conocimiento Desarrollo Urbano y Regional (DUR) del Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo de la UNAM, se presentó “Ciudad y planeación del siglo XXI. Desde la conservación del Centro Histórico hasta los nuevos desarrollos en La Habana, Cuba”, una exploración por los aspectos urbanos más destacados y de gran relevancia para los desafíos del urbanismo actual. A continuación se exponen los resultados tras la que ha sido considerada una de las más enriquecedoras y significativas experiencias para el crecimiento integral como profesionales durante la maestría.

Palabras clave: Estructura territorial, restauración, desarrollo urbano, rehabilitación, gestión urbana, espacio público.

Abstract

On the occasion of the celebration of the II International Seminar of the Field of Knowledge Urban and Regional Development of the Master in Urbanism of the UNAM, entitled "City and XXI century planning. From the conservation of the historical center to the new developments in La Habana, Cuba" an exploration is carried out about the most outstanding urban aspects and with great relevance for the challenges of current urban planning. Below is shown the results behind the experience that has been considered one of the most enriching and significant for the integral professional growth during the masters.

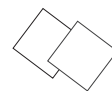
Keywords: territorial structure, restoration, urban development, rehabilitation, urban management, public space.

Introducción

El triunfo revolucionario y su carácter socialista marcó la organización política, económica y social de Cuba.¹ La rectoría del Estado ha constituido un elemento determinante en la configuración de la economía local, de la sociedad misma y, por supuesto, de la organización, estructuración y funcionalidad del territorio cubano.

El proceso de crecimiento que experimentó la ciudad de La Habana antes del triunfo de la revolución, en la década de los cincuenta del siglo pasado, no fue resultado de una intención de planificación, así como tampoco de una política de vivienda que respondiera a las necesidades de todos sus habitantes, más allá del estatus económico (Lombardi, 1995). En muchos sentidos, la morfología urbana se veía influida por la estructura social y económica que se estaba formando en el país (Ponce, 2007: 129); sin embargo, puede hablarse de proyectos y edificaciones sólidas, tanto que han sobrevivido hasta nuestros días; de un desarrollo urbano que fue regulado por planes de ordenamiento paulatinos cuyas ordenanzas han traído mejoras, controlando y regulando el crecimiento, aunque ha sido fuertemente influido por las fuerzas inherentes y las dinámicas del suelo.

¹ Como único país socialista de América Latina.



Para el gobierno revolucionario, la vivienda constituía un tema central para el desarrollo, así que la política se enfocó a proveer vivienda en propiedad a segmentos sociales excluidos por el mercado en el contexto prerrevolucionario. Se dio un proceso de redistribución social de la vivienda generada por la actividad inmobiliaria especulativa dirigida al consumidor solvente.

Ya para 1985, la actividad de planificación física había ganado en organización, se subordinaba a lo que actualmente es el Ministerio de Economía y Planificación (MEP) y se crearon direcciones provinciales de planificación física para cada provincia, pertenecientes a los gobiernos locales y a las direcciones de arquitectura y urbanismo en cada entidad municipal. Estas últimas solo tenían funciones de control e información, pues se subordinaban a las entidades administrativas locales.

A la par, el gobierno revolucionario reconoció, desde 1959, la relevancia del casco antiguo de la Habana para el desarrollo económico del país con base en la actividad turística. Así, la recuperación del Centro Histórico comenzó ese mismo año, y se estableció un plan director para su conservación, restauración y revitalización. Este plan formaba parte del programa de desarrollo cultural y del plan de desarrollo global del país.

La economía, no exenta de este modelo centralizado, se sustentaba básicamente en la producción azucarera y el intercambio con una sola entidad: la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Cuba dependía de la URSS, pues esta proveía las fuentes fundamentales de energía, recursos financieros e importaciones. Sin embargo, el desplome del bloque socialista a inicios de los años noventa significó el colapso económico para la isla. Hubo que recomponer todas las estructuras comenzando desde abajo. El Centro Histórico ya no contaba con suficientes recursos para su recuperación.

Las excepciones que permitieron rescatar el Centro Histórico de La Habana Vieja

Ante la crisis económica que enfrentó Cuba a partir de 1991, las inversiones en el Centro Histórico de La Habana Vieja se vieron frenadas. Para no frenar su rescate se comenzaron a tomar una serie de decisiones respecto a su futuro, mismas que fueron contribuyendo a la conformación de una zona con un modelo de autogestión que se diferencia del modo en que se desarrolla y gestiona el resto del país.

En primer lugar, en 1993 se promulgó el Decreto Ley 143. En este se establecía la zona del Centro Histórico como “zona priorizada para la conservación”.

Con este ordenamiento jurídico, la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH) no solo quedó supeditada directamente al Consejo de Estado,² sino que obtuvo la personalidad jurídica que le permitió la conformación de un sistema empresarial basado en asociaciones público-privadas para la explotación del turismo y los servicios asociados. Se le permitió la aplicación de políticas fiscales especiales para contribuir en la rehabilitación, así como la posibilidad de planificar y gestionar integralmente el desarrollo de su zona de acción (Gutiérrez, 2017).

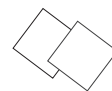
Para consolidar dicho modelo, en 1995, con el Acuerdo 2951 del Consejo de Ministros, el Centro Histórico de La Habana Vieja fue declarado como “zona de alta significación para el turismo”.

Bajo estas condiciones jurídicas, la OHCH era la única responsable de la gestión y rehabilitación de su territorio. Se destacan algunos mecanismos para el rescate en materia de política fiscal en Cuba: de autofinanciamiento a partir de la aplicación de fórmulas financiero-jurídicas especiales; desarrollo de la economía local asociada al proceso de rehabilitación; participación de la cooperación internacional; asociación público-privada a escala y desarrollo de actividades económicas estratégicas (Rodríguez, 2008).

Así pues, en los criterios e ideologías del gobierno revolucionario se dictaron cinco políticas que aún hoy constituyen la guía del proceso constante que se desarrolla en La Habana Vieja. En el libro *Una experiencia singular*, de la UNESCO y el Plan Maestro, se establecen cuáles son estas políticas:

1. Salvaguardar la identidad nacional a partir de la investigación, la promoción y el desarrollo de la cultura.
2. Proteger el patrimonio heredado, rehabilitando el territorio mediante un Plan Especial de Desarrollo Integral continuo y con fuerza legal. Este plan se concibe como una carta de navegación, una sumatoria de gestión participativa e instrumentos de planificación que hagan eficiente la conducción del proceso en su integralidad. La gestión participativa consiste en la integración de los comités vecinales en la toma de decisiones, mediante la inclusión de diversos actores sociales, en la búsqueda de soluciones a problemáticas comunes que enfrenta determinada

² De este modo, la Oficina del Historiador de La Habana evitaba las largas cadenas verticales que implicaban estar adscrito a un ministerio. Como ejemplo, las instituciones de la planificación física, tanto a escala provincial como municipal, que se integran a una estructura vertical que complejiza el funcionamiento, la toma de decisiones y las acciones.



- localización. Esta orientación se ha desarrollado paulatinamente, como una metodología de planeación, aplicable a muchos escenarios.
3. Evitar el desplazamiento de la población total, protegiéndola del impacto de la tercerización, estableciendo densidades adecuadas y usos de suelo mixtos, organizando una amplia oferta y riqueza de actividades, tanto para habitantes locales como para visitantes y turistas.
 4. Dotar al territorio de una infraestructura técnica y de servicios básicos que aseguren su funcionamiento en correspondencia con las necesidades contemporáneas.
 5. Lograr un desarrollo integral autofinanciado que haga recuperable y productiva la inversión en el patrimonio.

Un papel de vital importancia lo ha jugado el Plan Maestro, que funciona de la siguiente manera:

El organigrama de la OHCH de La Habana muestra la composición de equipos multi e interdisciplinarios; además, un sistema de relaciones abiertas y horizontales dentro de la oficina, así como con las organizaciones e instituciones externas que se vinculan a las actividades que realizan.

Esta oficina también posee un conjunto de direcciones especializadas, departamentos y empresas capaces de conducir el proceso desde la planificación integral estratégica en su sentido ambientalista más amplio, que incluye economía, sociedad, territorio y hábitat, hasta la recuperación física de inmuebles y espacios urbanos, comprendida la organización y conducción del proceso inversionista que lo garantiza. Asimismo, se cuenta con la capacidad para desarrollar un fuerte programa sociocultural y económico para fomentar el desarrollo humano en su concepto más amplio.

Además, se rehabilitan edificaciones para renta de apartamentos de alto *standing* y oficinas. En este tipo de inversiones interviene la compañía Inmobiliaria Fénix, una compañía creada por la OHCH, que cumple el doble propósito de rescatar monumentos arquitectónicos significativos que, a su vez, posibiliten la sostenibilidad del proceso rehabilitador, según la estrategia general.

El nuevo modelo de gestión de recursos ha propiciado que, en las últimas dos décadas, el conjunto de bienes y servicios del Centro Histórico produjera como ganancia 150 millones de dólares invertidos en el propio territorio y en obras realizadas en otras partes de la ciudad. De esa forma, 45% de esos recursos se destina a proyectos productivos, 35% a programas sociales y el resto a colaborar con otros sitios de La Habana y la nación (Leal, 2004: 3).

La contribución a la rehabilitación en modalidad de impuesto es aplicado a toda actividad económica que se desarrolle en el territorio y que no es administrada por la OHCH; bajo este esquema, se cobra 5% del ingreso bruto a aquellas entidades económicas que tienen operaciones en moneda libremente convertible (CUC) y 1% a aquellas que operan en moneda nacional (Rodríguez, 2009).

La colaboración internacional está diversificada en tres grupos: por medio de la cooperación descentralizada,³ bilateral⁴ y multilateral,⁵ con la participación de gobiernos, regiones, ciudades, ayuntamientos, universidades y organizaciones no gubernamentales, entre otras entidades internacionales. Estas organizaciones internacionales funcionan en co-financiamiento con la OHCH. La modalidad con mayor aportación es la descentralizada, es decir, la que proviene directamente de los gobiernos autónomos, en ese caso, España, hasta 2011, ha hecho aportaciones por más de 1 500 000 CUC.

Los logros de la OHCH en el Centro Histórico

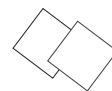
Ante todo, la labor que ha realizado esta entidad ha logrado mantener las costumbres urbanas de este territorio. Ha logrado conservar una estructura territorial intacta, conformada por una red de plazas y plazuelas que conforman un recuperado sistema de espacios públicos en una trama urbana muy compacta. Además, se recuperó su sistema de fortificaciones, cuyas construcciones se dieron entre el siglo XVI y el XIX. Además, se recuperó un sistema de construcciones religiosas que aporta gran valor a la imagen urbana. (Gutiérrez, 2017).

En el aspecto social se ha logrado desarrollar un fuerte trabajo comunitario con los niños residentes y los adultos mayores. Se ha creado una red de instituciones que apoyan a los niños, adolescentes y jóvenes en la realización

³ La cooperación descentralizada consiste en la cooperación realizada por las administraciones sub-estatales –gobiernos autónomos, diputaciones y ayuntamientos–.

⁴ La cooperación bilateral es aquella en la que los gobiernos donantes canalizan sus fondos de cooperación al desarrollo directamente hacia los receptores, sean estos los gobiernos de los países receptores u otras organizaciones.

⁵ La cooperación multilateral es aquella en la que los gobiernos remiten dichos fondos a las organizaciones multilaterales para que estas los utilicen en la financiación de sus propias actividades, de modo que la gestión queda en manos de las instituciones públicas internacionales y no en las de los gobiernos donantes.



de sus actividades cotidianas. También ha tenido un gran impacto la creación de escuelas taller de oficios tradicionales,⁶ que permiten no solo la formación de los técnicos que se integran luego al proceso rehabilitador, sino que integra a jóvenes desvinculados, de forma que se puedan insertar nuevamente a la sociedad.

Se han creado nuevas viviendas, así como rehabilitado una gran cantidad de edificaciones con este uso, las cuales suman ya más de 550. La cultura, como eje transversal del proceso, ha incrementado sus instalaciones en una red de 45 instituciones con este fin (Gutiérrez, 2017).

Algunos apuntes que imponen retos a la actividad turística en el Centro Histórico de La Habana Vieja

La forma de distribución de los recursos ha derivado en serias dificultades para generar un desarrollo urbano de progreso en los últimos años. Según la doctora Méndez-Cuesta, estas se reflejan en las condiciones de La Habana en la actualidad y que se han plasmado en el Plan General de Ordenamiento Urbano de La Habana de 2013.⁷

1. Deterioro y precariedad del fondo de viviendas: ello se refleja en las condiciones en que se encuentran 82 barrios con 18 721 viviendas en condiciones precarias; 69 focos con 1 923 viviendas precarias; un alto índice de derrumbes; 449 instalaciones que albergan a 17 314 personas; 946 edificaciones en estado crítico, en las cuales habitan 26 151 personas, y 6 899 inmuebles en cuarterías y ciudadelas que albergan a 60 170 núcleos familiares.
2. Deterioro en la red vial e insuficiencia de transporte urbano de pasajeros.
3. Déficit de agua potable y grandes pérdidas del recurso en la red.
4. Deficiente manejo y gestión de residuos sólidos.
5. Vulnerabilidad ante desastres naturales.

De este modo, vale la pena comentar que la Constitución de la República de Cuba estableció la división político administrativa del país en provincias y estas a su vez en municipios.⁸ Aunque esta estructuración constituía en sí

⁶ Cabe aclarar que, en el desarrollo de la educación en Cuba, se perdió en gran medida la formación de estos oficios, que hoy garantizan la continuidad del proceso de rehabilitación.

⁷ Este plan aún se encuentra sujeto a la aprobación del Consejo de Ministros.

una oportunidad descentralizadora, hasta la actualidad el municipio, la unidad más local, no ha representado un órgano con facultades para la gestión de su territorio. Tampoco tiene personalidad jurídica, ni capacidad para desarrollar el ámbito empresarial, y solo desde hace unos años se comenzó a recibir tributos por la actividad económica de los trabajadores por cuenta propia.

Si bien se comprende que los valores de un centro histórico de carácter patrimonial lo hacen atractivo a la actividad turística, y que no todos los territorios poseen estos atributos, resulta indispensable comprender este modelo que ha funcionado y ha permitido que una zona con edificaciones de más de 400 años se mantenga en pie.

Barrios, Kunz y González mencionan que “los servicios turísticos y recreativos son actividades que están destinadas a proporcionar diversión o recreación a sus usuarios. Existe una gran variedad de servicios recreativos: engloban desde un atractivo paisajístico, natural, arquitectónico o cultural, hasta un pequeño local en un centro comercial, pasando por estadios y auditorios”(2003: 110).

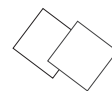
Los servicios turísticos generan empleos y activan la economía local, lo que puede incrementar el orgullo de la población y reforzar la identidad local. Pero también constituyen un riesgo cuando los sitios patrimoniales carecen de infraestructura, de planes de manejo o no están preparados para recibir a cientos o miles de turistas.

El 17 de diciembre del 2014 es una fecha que marcó un cambio muy importante para las relaciones entre Cuba y Estados Unidos. Después de más de cinco décadas de distanciamiento y enemistad, desde el triunfo revolucionario encabezado por Fidel Castro, en 1959, los dos gobiernos decidieron abrir un nuevo capítulo en sus relaciones.

Desde que Cuba se alió con la URSS en los inicios de la década de los sesenta, Estados Unidos impuso un embargo comercial, económico y financiero a esta nación. Como consecuencia de dicho bloqueo, en 1963 se suspendieron los vuelos regulares entre los dos países. Durante los últimos 50 años, una de las pocas formas de volar a Cuba era mediante vuelos *charter* y se controló el ingreso de turistas, principalmente los estadounidenses.

Tras un convenio entre los presidentes de ambos países, en 2015 se acordó restablecer los vuelos a la isla y con ello llegaron más turistas. Se calcula que Cuba recibió ese año más de 3.5 millones de visitantes y cientos de miles

⁸ Las provincias y municipios son los órganos locales del Poder Popular.



de cubano-estadounidenses. Para finales de diciembre de 2016 habían llegado más de cuatro millones de visitantes internacionales a la isla. A futuro se vislumbra un panorama que impone grandes retos a los habaneros y a los cubanos en general.

La vivienda, un tema de vital importancia

Al igual que en México y otros países latinoamericanos, el deterioro de los centros históricos ha sido una constante, han pasado por múltiples procesos y, sin embargo, en muchas ciudades estos se han visto reactivados gracias a la mezcla de usos de suelo, diversas estrategias de gestión social e instrumentos de gestión inmobiliaria y del suelo, pero en La Habana se hace evidente que el paso del tiempo ha hecho que las grandes construcciones y viviendas sean lugares de difícil reactivación, puesto que muchos de los inmuebles, hoy por hoy, son inhabitables.

El uso de suelo residencial constituye una de las funciones fundamentales en el desarrollo urbano pues representa el uso prominente de las 3 600 edificaciones, 78% tiene uso residencial, de este porcentaje 42% se encuentra en un estado constructivo que va de malo a pésimo. Debido a ello, en el Centro Histórico de la Habana es muy común encontrar el desplome de construcciones antiguas de interés patrimonial. El abandono de la vivienda va relacionado con la disminución del número de personas por vivienda y las pocas posibilidades económicas para la mejora de las construcciones; en ese sentido, dentro del Plan Maestro, la vivienda se conforma como una de las principales líneas de acción a atender (Padrón, 2017).

Más allá del Centro Histórico, se configuran otros barrios y sectores, de diferentes características e incluso de diferentes clases sociales. Uno de los barrios de carácter residencial más importantes de la Habana es el Vedado, ahí hay bienes inmuebles de alto valor patrimonial, pero muchos están en situación de abandono y deterioro. Sin embargo, es un sector fuente de gran oportunidad para la rehabilitación por medio de la gestión urbana.

El sistema de transporte público, otro gran desafío

En La Habana puede notarse un reciente avance hacia la integración y la formulación sistemática de los servicios. La implantación de sistemas tipo BRT (*Bus Rapid Transit*), conocidos localmente como MetroBus o *guaguas*, com-

ponen la red troncal del transporte público masivo. Dicha red coincide con la concentración de actividades y líneas de deseo claramente definidas.

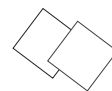
La conformación de esta red tiene como objetivo modernizar y reestructurar el transporte público con que se contaba en La Habana previo a 2006. La relación oferta-demanda de transporte público en La Habana tuvo cierto equilibrio hasta 1990. A partir de dicho año se vivió un periodo de crisis que afectó a millones de pasajeros, siendo hasta 2006 que se inicia una nueva etapa de dotación de transporte público, estructurado en 17 líneas principales de BRT, que circundan el centro de la ciudad.

Aunado a la red BRT, los servicios de transporte se complementan con redes alimentadoras provenientes de la periferia, con vehículos de mediana capacidad (*Rapid Transit*), operadas por diversas cooperativas y concesionarios. Además, se cuenta con una red de ferrocarril para pasajeros que confluye en La Habana desde diversas provincias, como Santiago, Pinar del Río, Guantánamo, etcétera, algunas de ellas ubicadas a gran distancia de la capital cubana.

Entre las principales limitaciones se identifica una alta dependencia respecto a la tecnología extranjera y, por otro lado, la necesidad de una mayor frecuencia de paso o dosificación de vehículos en horas de alta demanda para obtener un mayor grado de eficiencia; mejoras que conviertan al sistema en un verdadero transporte masivo planificado —y no en uno reactivo— dentro de las condicionantes físicas y económicas de la realidad isleña. Igualmente, la identificación de las rutas con mayor demanda, y el reparto de vehículos en la debida proporción, es una tarea urgente para mejorar los servicios de transporte público masivo.

Por otra parte, la presencia de transportistas privados en funcionamiento paralelo al sistema BRT produce una red alterna de transporte atomizado y de mínima capacidad, pero que complementa hasta cierto punto la oferta con la que está estructurada la red principal. En este sentido, el transporte privado, conformado por taxis colectivos —“almendrones”, “coco-taxis” y “bici-taxis”—, atienden una cierta demanda, aunque en insuficiente proporción, además de implicar mayor costo para los pasajeros. Es decir, el transporte masivo no puede recaer en la prestación de servicios mediante vehículos de mínima o baja capacidad.

Cabe señalar que un transporte público eficiente redundará en beneficios económicos y sociales para el conglomerado urbano en que se implanta. Lo anterior como resultado de la disminución de tiempos de traslado para los



usuarios, la disminución de emisiones y el menor consumo energético para acceder a oportunidades educativas, de salud, de esparcimiento y de trabajo, así como del traslado de bienes. A la vez, la eficiencia del transporte público masivo desincentiva la adquisición y el empleo de vehículos particulares, cuyo uso indiscriminado provoca congestión y demanda mucho espacio público, sin mencionar las consecuencias ambientales, de imagen urbana deteriorada y exclusión de estratos sociales más vulnerables, entre otros.

Así, la tendencia que se observa en ciudades latinoamericanas donde aumenta el ingreso per cápita es hacia la motorización, en detrimento del transporte público. La preferencia por el transporte privado tiene diversas razones: comodidad, seguridad y estatus social, entre otras. En todo caso, la ausencia de un sistema de transporte público masivo que ofrezca ventajas por encima del automóvil particular —costo, tiempo de traslado, confiabilidad, etcétera— redundan en mayores tasas de motorización, que a la larga contradicen las ventajas obtenidas de la aglomeración y de las economías de escala, favoreciendo las problemáticas arriba mencionadas.

Por otro lado, la promoción turística de diversos destinos de la isla, tales como Varadero, Viñales y La Habana, entre otros, conlleva la tarea de resolver no solo el transporte de los habitantes locales, sino también del turismo internacional, cuyas expectativas y exigencias de estándares de calidad imponen una presión adicional a la planeación y el funcionamiento del sistema de transporte. Si bien esta situación ha sido afrontada mediante la utilización del ómnibus y los taxis especializados en el sector turístico, con flotas modernas y confortables, se vislumbra un cierto grado de segregación, al ser un tipo de transporte excluyente e inaccesible para la gran mayoría de los habitantes isleños.

Finalmente, sería necesario analizar la forma en que estos sistemas de transporte público se vuelvan autosustentables financieramente, teniendo en cuenta en todo momento el sistema económico de la isla, a fin de permitir, en primera instancia, la renovación de los vehículos y poder cubrir los costos de operación y mantenimiento de los mismos. En este contexto, el turismo, específicamente el actor extranjero, puede conformarse como una oportunidad para ayudar a mejorar la calidad del servicio, esto por medio de la creación de instrumentos que capten valor de la derrama que el turista deja y que esta sea destinada para el sector del transporte público.

Como se ha podido apreciar, existen diversos retos en cuanto a la implantación de un transporte público masivo y sistemático en La Habana; sin

embargo, históricamente, la sociedad cubana ha llevado a cabo importantes logros, fruto del esfuerzo colectivo y la igualdad isleña. Por ello, es previsible que los obstáculos descritos sean superados exitosamente, pues se cuenta con un extenso capital social, caracterizado por su gran capacidad, identidad y solidaridad.

Si bien el fenómeno del transporte puede estudiarse desde diversos enfoques, el que se lleva a cabo como resultado de un planteamiento institucional tiene mejores posibilidades de convertirse en un sistema inserto en la compleja realidad cultural, económica y demográfica local, pues es el resultado de un cúmulo de experiencias, análisis y antecedentes históricos que se integran a la sociedad, con mayor posibilidad de éxito que los modelos importados o copiados de otros países. Ante esto, el Estado cubano tiene la oportunidad de mejorar las condiciones de la población, al formular un sistema masivo de transporte eficiente, que sirva de catalizador para todo tipo de actividades en beneficio de la sociedad.

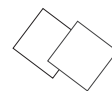
El turismo de cruceros. Otro gran reto

Luego del restablecimiento de las relaciones entre Estados Unidos y Cuba, una de las actividades que se pretende incentivar es el turismo de cruceros. Esta actividad, que en la región del Caribe tiene como principales puntos de inicio de viaje a los puertos de Estados Unidos, no incluía los puertos cubanos hasta inicios de 2015.

El 1 de mayo de 2016 partió de Miami, Florida, el primer crucero con destino a Cuba posterior al bloqueo, y que, de acuerdo a la ruta, incluyó a La Habana, Cienfuegos y Santiago de Cuba. La naviera *Carnival*, mediante su crucero *Adonia*, con capacidad de aproximadamente 700 pasajeros, representó la reactivación del turismo de cruceros entre ambos países.

De acuerdo con cifras de la Organización del Turismo del Caribe (OTC), durante 2014 Cuba fue el segundo país más visitado en la región, información que corresponde a arribos vía área.

Sin embargo, cuando vemos lo que nos dice la OTC para el caso específico de turismo de cruceros las cifras cambian drásticamente y Cuba no figura. Esto se debe a que el principal país de origen de cruceros es Estados Unidos y Bahamas es líder por la cercanía con el mercado que demanda la península de Florida.



Como se observa, Cuba se localiza en medio de los principales puertos que dominan el turismo de cruceros en la región del Caribe. Sin embargo, esta posición estratégica, que puede representar increíbles ventajas para el incremento de la actividad turística en el país, debe ser manejado adecuadamente y bajo una planificación adecuada que permita ir desarrollando la infraestructura para el número creciente de turistas entrando a La Habana y su Centro Histórico.

En la actualidad, La Habana cuenta con una terminal de cruceros ubicada al sur del Centro Histórico y tiene la capacidad de recibir dos cruceros a la vez. Crear nuevas terminales implica ser más competitivo en la región, ciudades como Nasáu y Cozumel, pertenecientes a países punteros, pueden recibir más de seis cruceros a la vez.

Espacio público

Una de las funciones principales de los espacios públicos es generar identidad y cohesión social, de esta manera existen algunos factores que determinan si un espacio —como un parque o una plaza— tiene la capacidad y las características adecuadas para su uso y disfrute.

El uso y la apropiación de un espacio público dependerá principalmente de dos factores clave: la seguridad y el diseño. En La Habana, la seguridad ciudadana es bastante efectiva en los espacios públicos. Transitar por las calles de La Habana es bastante más seguro incluso en altas horas de la noche que en cualquier otra ciudad de Latinoamérica. Hay que recordar que el espacio físico es un reflejo de la sociedad y de la importancia dada a las políticas de rescate y rehabilitación del patrimonio histórico, ya sea en plazas, edificios o monumentos, pues son espacios que están dirigidos a la inversión social, uno de los ejes rectores del desarrollo urbano del gobierno cubano, como lo sostiene el Plan Maestro de la OHCH (2011).

El sistema de plazas y espacios públicos de La Habana, que van desde grandes corredores y alamedas, hasta murallas y parques de barrio, han sido intervenciones que han mejorado la imagen urbana existente, creando una mejor sensación espacial, de confort, legibilidad y permeabilidad urbana para el habitante y el turista.

El diseño es una cualidad fundamental de todo espacio, es el factor de atracción visual por naturaleza en cualquiera de sus ámbitos; en este caso, se puede hablar del diseño urbano como el factor que direcciona o concentra,

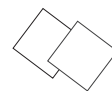
que invita a la estancia o al recorrido, que cobra sentido en la medida en que dialoga con el paisaje y que ofrece una sensación de confort.

Existe una serie de detalles arquitectónicos, de diseño y constructivos, que influye en la calidad del espacio público, si bien es notorio en La Habana la dificultad para el mantenimiento de los espacios y las construcciones, hay elementos muy valiosos de diseño; por ejemplo, el rol social que asume la arquitectura de las edificaciones sobre el malecón, diseño que, en 1964, mereció la denominación de Alejo Carpentier como “la ciudad de las columnas”, puesto que tal aspecto arquitectónico no solo cumplía la función de proteger a los peatones del sol sino que, al mismo tiempo, constituía un diálogo entre lo público y lo privado, haciendo de las fachadas un bien privado de interés público que hacia del paso por el malecón un recorrido ameno y amable para el peatón.

Los usos de suelo juegan un papel importante en los espacios públicos de La Habana pues permiten reactivar diversos sectores económicos y, al mismo tiempo, impactar de manera positiva o negativa en los habitantes. Esto es lo que implica un cambio de los usos del suelo habituales por otros producto de las nuevas dinámicas, influyendo en la escala urbana y el valor de suelo. Los servicios de comercio local, como el cine “Yara” o la heladería “Coppelia”, en el barrio El Vedado, generan una gran atracción de habitantes y turistas, simbolizan un fenómeno social de aglomeración masiva. El uso de suelo hotelero, por su parte, incentiva el comercio y los servicios enfocados al turismo, algunos de tradición —como “La Bodeguita del Medio” o el “Floridita”—, son establecimientos en los que ocurre el mismo fenómeno de aglomeración masiva, pero esta vez asociado a las actividades nocturnas. Es decir, el uso de suelo direcciona por tanto el desarrollo económico y social de los sectores, de allí la importancia de la gestión urbana y la mezcla adecuada de usos del suelo.

Oportunidades para La Habana

La Habana tiene muchos capitales que se puede potencializar, se habla de capital social, humano, instrumental, financiero, entre otros, una ciudad que tiene grandes atributos culturales, patrimoniales y naturales; ante esto, resultan necesarios varios aspectos: la regulación, la organización y la gestión de los recursos para que algunos sectores no solo se reactiven, sino que lo hagan de tal manera que brinden un beneficio económico, social y ambiental al únisno. Se ve una clara oportunidad en los sectores inmobiliario y del transporte,



en los cuales un sistema de plusvalías puede aportar importantes fuentes de recursos para la inversión en cuanto al progreso social se refiere, de tal manera que se puedan beneficiar e incluir a los habitantes en los planes y programas de desarrollo y de financiamiento urbano, generando mayores oportunidades que puedan, en definitiva, mejorar la calidad de vida de las familias.

Actualmente, en Cuba, más específicamente en La Habana, existe una gran oportunidad de desarrollo, la cual se asocia principalmente a los recursos provenientes del sector turístico, según datos del Ministerio de Turismo, a fines de 2015 había más de 60 000 plazas hoteleras que son insuficientes para los más de 3 millones de visitantes que recibe la isla anualmente desde la última década.

Ser “cuentapropista” —es decir, pequeño empresario— en Cuba no es tarea sencilla debido a la dificultad para conseguir insumos, por las pocas oportunidades de financiamiento y el limitado flujo de efectivo. El abastecimiento se dificulta, la obtención de mercancía en las tiendas es limitada y varía por temporadas el tipo de productos que ofertan. Los dueños de los negocios tienen que asumir precios muy elevados que no les permite competir en el mercado. De esta manera, surge una oportunidad para crear alternativas de financiamiento económico a los cuentapropistas, ante todo del sector rural y agropecuario, dándoles oportunidad y participación en las nuevas dinámicas de la ciudad.

Las transformaciones urbanas permiten hablar de instrumentos como el mejoramiento integral, la conservación, la renovación y el redesarrollo, lo cual también va asociado a la vida económica de los edificios en una ciudad. El redesarrollo se refiere al fenómeno mediante el cual se dan inversiones para que edificios nuevos replacen a otros que ya no son productivos o que han perdido su valor (Goodall, 1977: 345). Se denomina vida económica del edificio al periodo durante el cual mantiene la mayor eficiencia en el aprovechamiento de un espacio urbano, es decir, es el periodo durante el cual, el valor del edificio —económico y funcional— es superior al valor del suelo (Jaramillo, 2009: 232). Son justamente este tipo de instrumentos los que permitirían que, por medio del desarrollo urbano de La Habana y el sistema de estructuras, ante todo patrimoniales, puedan obedecer a unos procesos de regulación exitosos o, por el contrario, a procesos de regulación poco eficientes. Cuando una zona pierde atractivo y los inmuebles pierden su valor, o comienzan a deteriorarse, es necesario que surjan inversiones o redesarrollos, de lo contrario, comenzará un proceso de depreciación —física, funcional y social—, a tal grado que

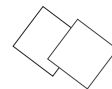
puede llegar a abandonarse, a esto se le conoce como “ciclo de los barrios”. Así, la valorización de una zona es resultado de una serie de mejoras en los sistemas urbanos y la infraestructura, además de ambientes naturales agradables que conduzcan a una revalorización del suelo y, por tanto, a que usos más rentables se establezcan en el lugar. Esta fuente de oportunidad requiere de una regulación urbana que genere garantías para el desarrollo sostenible a largo plazo.

Otro de los puntos de oportunidad para el desarrollo cubano es el sector tecnológico, en especial el mejoramiento del acceso a internet, en la actualidad la población con acceso a internet propio esta por abajo de 3%. En el sector de las telecomunicaciones solo se permiten ciertas formas de inversión. Así que, para tener el acceso a internet, se debe ir a hoteles, centros de conexión o áreas públicas —parques y plazas—. El cable submarino de fibra óptica ALBA-1, entre Venezuela y Cuba, permitió ampliar el ancho de banda y mejorar la velocidad de internet. Para abril de 2016, una hora de conexión costaba dos dólares.

En este apartado resulta importante enfatizar en una transformación en la que el capital se pueda invertir de tal manera que los mismos habitantes sean socios y agentes gestores de la ciudad, de las dinámicas hoteleras, del sector constructivo, agroindustrial o tecnológico, participando de manera activa. Actualmente, la ley de inversión extranjera en Cuba permite las asociaciones y la creación de empresas mixtas, donde participen extranjeros y nacionales, esta es una figura nueva donde no hay un porcentaje definido de participación de una u otra parte y existe la modalidad de inversión con 100% de capital extranjero. En este caso, el éxito dependerá de la efectividad de la regulación para que el capital extranjero no tome suma ventaja de los procesos de construcción de la ciudad y, de alguna manera, se llegue a un balance y a la garantía de la participación de la comunidad local.

Algunas reflexiones finales

Mientras que en México y la mayoría de los países capitalistas de América Latina y el Caribe se ha relegado el ordenamiento territorial a un rol secundario, lo cual los ha colocado en manos del mercado, en Cuba existe una voluntad institucional por recuperar la ciudad. Antes de considerar las cuestiones arquitectónicas de la planeación, debe existir un trabajo previo para reconocer a los agentes y el proceso de toma de decisiones en la ciudad: el elemento político.



En contraste con el resto de la región latinoamericana y caribeña, en Cuba existe una fuerte intervención del Estado en la regulación del suelo, que aplica políticas de no exclusión social y de no gentrificación.

La experiencia vivida por la sociedad cubana, con el respaldo de la antigua URSS, sin duda arrojó logros significativos que aún hoy distinguen al pueblo cubano, pero todavía persisten importantes retos para que sus logros sobrevivan en un actual contexto adverso, con la presión estadounidense y la propia burocracia local afianzada al poder y sus privilegios.

Cuba encara cuestiones estructurales vitales para su futuro y para la calidad de vida de su población. Por lo escaso de los recursos públicos, estos se han ocupado en la recuperación del patrimonio del Centro Histórico, para el turismo internacional, como un medio para la obtención de divisas.

En Cuba se requieren inversiones de una forma controlada, principalmente en La Habana. No obstante, se debe tomar en cuenta que no siempre son lo mejor porque pueden producir un encarecimiento de los inmuebles, y por tanto de toda la zona, lo cual puede resultar en la ocurrencia de iniciar procesos de gentrificación⁹ y declinación.¹⁰

En el Centro Histórico de La Habana, a diferencia de lo que pasa en la mayoría de zonas de gran atracción turística en el mundo, en donde el actor principal es el turista, el protagonismo se lo lleva inminentemente la arquitectura, el valor histórico, pero no sin la participación de los cubanos, actores que caminan, que platican, que ofrecen, que se han apropiado de su entorno al grado de mimetizarse, de hacer simbiosis.

A pesar de todos los aciertos de la OHCH, su labor camina con el viento en contra. El sistema no tiene la capacidad económica para avanzar al mismo ritmo que el deterioro; hoy en día, la rehabilitación del Centro Histórico se apoya en alianzas con el sector privado, en vínculos con universidades e instituciones educativas, en programas de financiamiento de bancos de desarrollo, instituciones y organizaciones a nivel mundial, con el objetivo de materializar más rápidamente sus planes y programas.

Derivado de las reflexiones presentadas, es posible apreciar la importancia del elemento humano en el quehacer del urbanismo. Ningún régimen social

⁹ Sustitución de población residencial, generalmente pobre u originaria del sitio, por otra, también residencial, pero de una mayor capacidad económica.

¹⁰ Pérdida de población, de unidades económicas y empleo residencial, pero de una mayor capacidad económica.

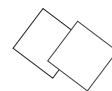
o económico está exento de problemas; sin embargo, la gestión urbana, como el conjunto de iniciativas, mecanismos y normas, es clave para la solución de dichos problemas de las ciudades.

En este sentido, vale la pena resaltar que, en comparación con los países capitalistas y la mayoría de ciudades en Latinoamérica y el Caribe, el porcentaje de inversión en servicios sociales es mucho mayor que el de inversión en el desarrollo económico, es de reconocer el alcance, el privilegio y la prioridad que Cuba le da al desarrollo social, mientras que en otros países este se relega dándole mayor impulso a las desigualdades sociales, muchas veces incapaces de generar proyectos económicamente viables y, al mismo tiempo, con buenas prácticas sociales, es decir, se generaliza un sistema de desarrollo condicionado a las fuerzas económicas que debilita el desarrollo social.

Así, este seminario concluye con aprendizajes en términos de desarrollo urbano y cultural muy valiosos, que se enmarcan en un contraste de tal magnitud que abre considerablemente las perspectivas y los campos de acción del urbanismo. Asimismo, deja abiertas las puertas para el análisis comparativo de los territorios de México y de Cuba, para las alianzas venideras y la lucha por el desarrollo social, económico y ambiental de Hispanoamérica, como una región que en vez de separarse deberá unir sus fuerzas para actuar estratégicamente, de manera conjunta e integrada.

Referencias bibliográficas

- Ayuntamiento de La Habana. 1922. *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana y pueblos de su término municipal*, La Habana, Imprenta y Papelería Rambla, Bauza y Cía.
- Cabrera, Vivian. 2014 “La cooperación internacional para el desarrollo en Cuba. Un caso de estudio”. En línea <https://www.ucm.es/data/cont/docs/599-2014-05-19-PLMP_Finalista_Viviana.pdf>.
- Eizaguirre, X., C. Crosas. 2006. *El Vedado, La Habana. Proyecto y transformación*, Edición ETSAB.
- Figueredo, Óscar *et al.* 2017. “Transporte público en La Habana: medidas y desafíos”, en *Cubadebate*, (fotos, video e infografía). En línea <<http://www.cubadebate.cu/especiales/2016/09/22/transporte-publico-en-la-habana-medidas-y-desafios-fotos-video-e-infografia/#.WY4roFwm03h>>.



- Foresight Cuba. 2015. “Vehículos por mil habitantes”, en línea <<http://foresightcuba.com/vehiculos-por-mil-habitantes/>>.
- Goodall, Brian. 1977. *La economía de las zonas urbanas*, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local.
- Gutiérrez, René. 2017. “La Habana Vieja: una experiencia de gestión para el desarrollo sustentable”, ponencia, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, La Habana, 30 de junio.
- Jaramillo, Samuel. 2009. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*, Colombia, Universidad de los Andes, Facultad de Economía, CEDE / Ediciones Uniandes.
- Kunz, Ignacio. 2003. *Uso del suelo y territorio. Tipos y lógicas de localización en la Ciudad de México*, México, Plaza y Valdés.
- Leal, Eusebio. 2004 “La rehabilitación del Centro Histórico de la Habana: una obra esencialmente humana”. En línea <http://www.cccb.org/rcs_gene/eusebioleal.pdf>.
- Lombardi, Jorge *et al.* 1997. *Acción urbanística en La Habana*, Estudios del Hábitat, Buenos Aires.
- Martín, C., M. Perera, M. Díaz y G. Milán. 2015. “Representaciones sociales de la vida cotidiana en Cuba”. En línea <<https://jovencuba.com/2015/06/26/presentaciones-sociales-de-la-vida-cotidiana-en-cuba/>>.
- Menéndez-Cuesta, Ibis M. 2017. “La planificación física y el ordenamiento urbanístico en Cuba”, ponencia, La Habana, Instituto de Planificación Física, 30 de junio.
- Oficina del Historiador, Ciudad de La Habana. 1998. “Desafío de una utopía. Una estrategia integral para la gestión de salvaguarda de la Habana Vieja”, 1ª ed.
- _____. 2003. “Plan Maestro”, *Plan de Desarrollo Integral Avance*, La Habana, pp. 1-10.
- _____. 2011. Dirección de Cooperación Internacional. Informe anual. En línea <http://habanacultural.ohc.cu/wp-content/uploads/pdf_observatorio/IA-COOPERA-2011.pdf>.
- Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI). 2016. *Anuario Estadístico de Cuba 2015*, La Habana.
- Organización de las Naciones Unidas. 2010. *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*, Nueva York.
- Padrón, María Teresa. 2017. “Plan Maestro para la Revitalización Integral de La Habana Vieja”, ponencia, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, La Habana. 28 de junio.

- Pavez Ojeda, J. 2001. "Territorios e identidades en la ciudad de La Habana, Cuba: el caso de El Vedado (1860-1940)". Clacso-Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. En línea <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/becas/20101111101141/pavez.pdf>>. [Fecha de consulta: agosto de 2017.]
- Perera, Maricela. (2001) Vida cotidiana y subjetividad en la ciudad de La Habana, en línea <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/cuba/cips/caudales05/Caudales/ARTICULOS/ArticulosPDF/07P074.pdf>>. [Fecha de consulta: agosto de 2017.]
- Ponce, Gabino. 2007. "La 'ciudad moderna' en La Habana", *Investigaciones Geográficas*, pp. 129-146.
- Ramón, María del Carmen. 2013. "Mario Coyula: La Habana cuesta, pero vale", *CUBAHORA*, p. 22, mayo.
- Rodríguez, Patricia. 2008. "El Centro Histórico: del concepto a la acción integral", Centro. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, pp. 51-64. En línea <<http://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534005.pdf>>. [Fecha de consulta: agosto de 2017.]
- Rojas, Eduardo. 2005. *Gobernar las metrópolis*, Washington, Banco Interamericano de Desarrollo.
- UNESCO. 2006. "Plan Maestro. Una experiencia singular. Valoraciones sobre el modelo de gestión integral de La Habana Vieja, Patrimonio de la Humanidad", España, Boloña.
- _____. 2009. "Informe del estado de implementación del proyecto UNESCO. Rescate Patrimonial y Desarrollo Cultural en La Habana: Palacio del Segundo Cabo. La Habana-Cuba", UNESCO-UE.
- Valdés Paz, J. 1997. *Sistema político y socialismo en Cuba*, México, Universidad Autónoma de México-Xochimilco.

Instrucciones para autores

Los textos enviados para el *Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo* deben ser originales e inéditos. No podrán estar postulados para publicación simultáneamente en otras revistas u órganos editoriales y deberán contar con las siguientes características:

- Exposición de los avances de línea de investigación con los siguientes puntos básicos: antecedentes, marco teórico, metodología utilizada, aportaciones, conclusiones y referencias.
- 15 a 20 cuartillas (letra times new roman, tamaño 12 puntos, con interlineado a espacio y medio), citas a pie de página numeradas consecutivamente y las referencias bibliográficas al final del artículo.
- Un resumen del artículo (200 palabras, palabras clave (máximo cinco que no estén incluidas en el título); *abstract and keywords*).
- Nombre del autor(a), correo electrónico, síntesis curricular (máximo 60 palabras), especificar si es becario del Conacyt.
- Las referencias bibliográficas estilo MLA.

Referencia de libro

Libro con un autor

Apellidos y nombre del autor. *Título en itálica*. Edición (de la segunda en adelante). Ciudad de publicación: casa editora, año de publicación. Medio de publicación.
Ejemplo: Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. México: Gustavo Gilli, 2009.

Libro con dos autores

Apellido y nombre del primer autor, seguido de nombre del segundo autor en orden natural. *Título en itálica*. Ciudad de publicación: Casa editora, año de publicación. Medio.

Ejemplo: Rosa Tello Robira y Socorro Pérez-Rincón. *Iniciativas locales para la participación femenina*. México: Facultad de Arquitectura/UNAM, 2012.

Autor Corporativo (asociación, comisión, comité, institución)

Universidad Nacional Autónoma de México. *La investigación en Facultades y Escuelas de la UNAM*. México, 2007.

Obras colectivas con uno o varios editores o coordinadores

Mario Lazo, ed. Unidad Diseño SC. *Arquitectura, naturaleza y diseño*. México: UNAM, 2010.

Referencia de artículo en revista

Artículo de revista impresa

Apellido, Nombre. "Título del artículo." *Título de la revista* Número del volumen. Número de Ejemplar (Año): páginas. Impreso (o Print si se ha redactado en inglés).

Ávila Gómez, Andrés. "Francoise Choay y la traducción de textos fundamentales del urbanismo y el patrimonio: Cerdá, Sitte y Giovannoni." *Academia XXII* 5.9 (2014-2015):39-49. Impreso.

Artículo de una revista electrónica

Apellido, Nombre. "Título del artículo." *Título de la revista* Número del volumen. Número de Ejemplar (Año): páginas. *Nombre de la base de datos*. Web. Fecha de acceso.

Jirón, Paola. "Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago." *Eure Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* 40.121 (2014): 5-28. @EURE. Web, 4 de septiembre. 2014.

Thériault, Joseph Yvon. "Minorías etnolingüísticas y su integración nacional en Canadá." *Diario Internacional de Sociología del Lenguaje*, 185 (2007):255-63. *MLA International Bibliography*. EBSCO. WEB. 4 enero. 2012.

Una página web

MLA ya no incluye direcciones URL en sus citas porque considera que éstas son inestables y muchas veces los documentos pueden aparecer en múltiples lugares en la red.

La cita deberá incluir tantos datos de los siguientes como sea posible:

Autor o editor (si aparece). *Título de la página web*. Nombre de la institución u organización responsable de la publicación. Fecha de creación. Medio de publicación. Fecha de acceso.

En caso de no aparecer el nombre del responsable de la publicación, incluir la abreviatura n.p. Si no aparece fecha de publicación, se debe incluir la abreviatura n.d.

Las tablas incluidas en el texto y las imágenes en archivos por separado en formato *jpg* o *tiff*, referenciadas en el orden correspondiente para indicar su posición. Todo el material gráfico deberá ser inédito y/o contar con los derechos de autor para su publicación, y de ninguna manera provenir de sitios de internet; escaneadas en 300 dpi de resolución.

Pies de fotografía, imágenes, dibujos, con un máximo de 35 palabras, incluidos al final del archivo electrónico de Word. Después de la descripción, se añadirán los créditos al autor de la ilustración, al fotógrafo, o quien detente los derechos de reproducción.

Las colaboraciones deben contar con dos dictámenes positivos, uno del tutor principal y otro de alguno de los cotutores, para su publicación. Todos los textos serán sometidos a corrección de estilo y aplicación de criterios editoriales del *Aipur*, para la producción editorial.

A fin de cumplir con la normatividad establecida por los índices de publicaciones periódicas, ningún autor podrá colaborar en números consecutivos.

Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo

Se terminó de imprimir en la Ciudad de México el 31 de marzo de 2018, con un tiraje de 500 ejemplares.

Impreso por Grupo RJ&HO, S.A. de C.V., Privada de Nayarit Num. 02-A, Col. Héroes de Padierna, C.P. 10700, Delegación Magdalena Contreras, Ciudad de México, teléfono: 5532 2893, correo electrónico: antoniorivas1202@hotmail.com

Impreso sobre papel bond de 90 g en interiores y couché de 250 g en portada.

La composición tipográfica se realizó con Warnock Pro y Avenir Next Condensed.

