

EDITORIAL

Las formas de urbanización y la movilidad del paisaje urbano latinoamericano

El presente siglo, sin duda, ha sido informador de importantes cambios socio espaciales a nivel global. Latinoamérica no escapa a esta realidad, como el continente con “una tasa de urbanización de casi el 80%, la más elevada del planeta, prácticamente el doble de la existente en Asia y África y superior a la del grupo de países más desarrollados” (ONU-Habitat, 2012: 18). Ello se ha visto reflejado en las mutaciones que sus centros urbanos están experimentando en la actualidad. La urbanización acelerada y fragmentada, y la movilidad social, ya no solo intranacional, sino interregional (da Cunha & Rodríguez, 2009), son claramente síntomas urbanos que vinieron para quedarse y que están afectando la reconfiguración de nuestras ciudades y barrios. Sin embargo, por una parte, la velocidad de estos fenómenos afecta de manera dispar cuando se observan grandes conglomerados urbanos como México y el conjunto de países del arco andino-ecuatorial (Almandoz, 2008). Y, por otra parte, estos efectos son posibles de identificar en distintas escalas, ya no siendo sólo un fenómeno global para ciudades metrópolis, sino que traspasadas a ciudades de rango intermedio que poseen una gran tendencia en nuestro continente de casi el 48% (Bolay & Rabinovich, 2004). El presente número 39 centra su atención en estas nuevas ecografías urbanas, por medio de un recorrido norte-sur, para entender como los procesos urbanización y la movilidad de sus habitantes están modificando rápidamente el paisaje urbano latinoamericano.

La revisión se inicia con cuatro investigaciones que retratan el escenario urbano de México como ciudad que alberga 21 millones de habitantes y con dos procesos principales: el fenómeno de las urbanizaciones cerradas y los megaproyectos urbanos que, de alguna forma transforman el espacio público. **Yadira Contreras, Octavio Castillo y Anahí Sánchez** ponen en evidencia las manifestaciones de fragmentación urbana vinculadas a urbanizaciones cerradas que han proliferado desde 1990 con una evidente afección a los modos de vida de esa ciudad. Este escenario, que se anida bajo un contexto

neoliberal, es el que **Gabriel Gómez** usa como bandera de batalla para clamar por la defensa del espacio urbano en esta ciudad capital. Es aquí donde la gentrificación contemporánea ha tomado un rol protagónico que se moviliza a través de la prensa y formas de lucha de sus ciudadanos que, sin duda, constituyen nuevas formas de acción colectiva en el espacio urbano. Estas acciones se pueden ilustrar además en los desarrollos de proyectos urbanos de gran impacto, como lo presentado por **Israel Román** respecto a los corredores urbanos Periférico Sur e Insurgentes Sur y su impacto en el patrimonio cultural edificado. Desde esta experiencia mexicana, se confirma la transacción desde la implementación de políticas neoliberales “inclinadas hacia los ajustes fiscales basados en la reducción del gasto público, la desregularización de bienes y servicios del Estado, al igual que el otorgamiento de derechos de propiedad privada en áreas que originalmente son de propiedad federal”.


Juan Bautista, María Flores y Lourdes Guevara, por su parte, discuten la recuperación del espacio público para la reducción de la percepción de inseguridad desde el caso de los nuevos fraccionamientos cerrados en Puebla, México. Desde el caso abordado de Los Héroes, los autores ponen en discusión la falta de una planificación eficaz que permita lograr tanto la fluidez en el espacio vivido, como aunar confianza en las comunidades que quedan de alguna forma “fuera” de esta formas de urbanización. Esta realidad se comparte en el trabajo de **Rosa Babilonia, Rafael Sánchez, Juan Jiménez y Gren Durango**, emplazando la planificación estratégica aplicada en el parque lineal “La Ronda del Sinú” en Montería, Colombia. Dentro de sus resultados, se discute la dicotomía mejoramiento físico espacial versus la participación de las comunidades implícitas, generando con ello, tipos de “enclaves que han favorecido nuevas formas de desigualdad socio-espacial, con ciertos niveles de desregulación o subsidios que alteran la capacidad portante de los lugares”. Ello, nos invita a repensar en la labor del Estado, sobre todo a nivel local con los tipos de propuestas de estos

megaproyectos, como lo que ocurre con el caso chileno en la Ciudad Puerto de Antofagasta, que presenta **Francisco Vergara** y **Alberto Téxico**. Los autores, discuten como las transformaciones institucionales y proyectos urbanos que se configuran como “una utopía Lafebvriana” concreta en esta ciudad requieren de transformaciones institucionales que empoderen el accionar de nivel local.

Un segundo grupo de trabajos pone en valor la movilidad urbana desde dos modos sustanciales; el transporte público y la promoción de la bicicleta como forma de transporte sustentable. Sin embargo, en ambas investigaciones se deja al descubierto brechas de desigualdad social que, en el caso de la ciudad de Chihuahua, México, presentado por **Fidel González-Quiñones**, **Claudia Contreras** y **Claudia Jurado**, se expresa por la percepción de violencia que usuarios del transporte público sufren a diario, especialmente las mujeres. Esta situación de desbalance de género y falta de calidad del sistema de transporte público es discutida además por **María Salas**, pero desde el usuario de bicicleta como modo de transporte que “visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana”. Desde su trabajo en Santiago de Chile, la autora descubre las barreras de acceso financiero, sociocultural, espacial, temporal y también de género que los usuarios de la bicicleta enfrentan cotidianamente. Dicha condición es aún más aguda cuando se territorializan los viajes y destinos dentro de las comunas de la ciudad. De esta forma, la necesidad de contar con planes urbanos tanto de escala metropolitana como de nivel comunal se hace necesario para avanzar en una articulación del transporte, no sólo de los usuarios de buses y bicicleta, como se ha visto en ambas investigaciones, sino que, además, logrando un adecuado sistema vial urbano multiuso, que releve la experiencia de movilizarse.

Lo anterior, sin duda, requiere además de un “paisaje urbano” armónico que acoja los desplazamientos cotidianos, cuyo concepto permite profundizar la tercera parte de este número e ilustrado con un par de

investigaciones que exploran aquello. En ese sentido, dos trabajos abordan las singularidades del paisaje urbano en ciudades de rango intermedio. Mediante un análisis planimétrico basado en la sistematización de información cartográfica e histórica de Valdivia y Nueva Imperial, **Constanza Chamorro** y **Simón Urbina** reflexionan como la heredada retícula española clásica en este contexto sureño fue menos decidora que “el aumento exponencial de la subdivisión de la tierra y del valor monetario de los terrenos o lotes urbanos” para incidir mayormente en la transformación urbana de estas ciudades en el siglo XIX. Por su parte, **Mariana Birche** y **Karina Jensen** se integran en el paisaje de la región de La Plata, Argentina que se asocian con los cursos de agua para evidenciar un entorno fragmentado y con falta de integración de sus espacios públicos.

De esta forma, este panorama periférico de la ciudad entrega las reflexiones finales del presente número, para impulsar la idea que el paisaje urbano latinoamericano requiere de nuevas perspectivas y acoger los más de 450 millones de personas que vive en ciudades. Por una parte, se funda en la necesidad de aprovechar todos los elementos que integran el paisaje urbano (y rural que es sustancial hoy en día de conservar), de manera de lograr una planificación de ciudad controlada en su extensión sin perder la conexión y fluidez de su sistema público y, en todo sentido: en el uso del espacio y en la apropiación integral de sus habitantes. En segundo término, se sostiene que la movilidad que “corre por estos espacios” debe ser traducida en circuitos urbanos que fomenten una buena experiencia en la manera de desplazarse y, recobrar con ello, el entusiasmo de los ciudadanos en aprender de las ciudades a través de la simple observación de sus entornos, cualquiera sea su naturaleza de tenencia, sean estos públicos o privados 

Jorge Inzulza Contardo

Editor

Cómo citar: Inzulza Contardo, J. (2018). Las formas de urbanización y la movilidad del paisaje urbano latinoamericano. *Revista de Urbanismo*, 38, 1-3. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.51986>

Referencias

- Almandoz, A. (2008). Despegues sin madurez: Urbanización, industrialización y desarrollo en la Latinoamérica del siglo XX. *Eure*, 34(102), 61-76. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000200004>
- Bolay, J-C. & Rabinovich, A. (2004). Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, 21(5), 407-421. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.007>
- da Cunha, J., & Rodríguez Vignoli, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de Población*, 3(4-5), 27-64. <http://revistarelap.org/ojs/index.php/relap/article/view/77/76>
- ONU-Habitat (2012). *Estado de las ciudades. Rumbo a una nueva transición urbana*. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- Pastor, G., Rodrigues Alves, M., Sánchez Fuentes, D., Marchionni, F., y Torres, L. (2016). Miradas e instrumentos para la catalogación de paisajes latinoamericanos. Perspectivas emergentes. *Revista de Urbanismo*, (34), 138-157. <https://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2016.39012>.