

Editorial

Para este nuevo número se escogió un tema de gran actualidad: el transporte urbano y la movilidad cotidiana. De manera cada vez más intensa, los problemas ligados a la movilidad de las personas en las ciudades han ido cobrando protagonismo, lo que se ha reflejado tanto en la práctica como en una creciente preocupación académica por el asunto. Adoptando un nuevo enfoque editorial, invitamos a un colega, gran experto en la materia, para que propusiera el llamado a artículos e identificara posibles autores con el fin de invitarlos a contribuir con esta publicación.

Para Oscar Figueroa, docente investigador de la Pontificia Universidad Católica de Chile, más precisamente del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, con una larga y reconocida trayectoria internacional en este campo, era importante hacer dos planteamientos iniciales. De una parte, el crecimiento urbano —con importantes redefiniciones en la configuración y estructura urbanas, que incluyen procesos de expansión, repoblamiento del centro (emigraciones e inmigraciones), surgimiento de nuevas centralidades y reconfiguración socioeconómica del poblamiento— ha generado cambios significativos en las necesidades y prácticas de movilidad de las personas. De otra parte, los nuevos desarrollos referidos tanto a la oferta de transporte público, al desarrollo de vialidad para incrementar la velocidad de los viajes y a la creciente motorización privada también han promovido soluciones muy variadas en las nuevas trayectorias de la movilidad de los ciudadanos. No es menor el hecho que el crecimiento del ingreso familiar y el abaratamiento relativo de los medios de transporte propios abren una potencialidad inédita a la movilidad.

El resultado de esta situación se expresa de diversas maneras. Por una parte, se produce una diversificación en las modalidades de viaje de las personas, bien sea entre el tipo de transporte con el que se desplazan o en los orígenes y destinos de sus viajes. Por otra parte, se intensifican los viajes urbanos, tanto en número como en extensión.

Lo notable de esta situación es que dependiendo de la localización residencial y de trabajo, y de la condición socioeconómica de las personas, se generan soluciones diferenciadas que están en la base de la diversificación del transporte (transporte público y transporte privado, pero también diferentes formas de transporte precario o artesanal, o calidades muy diferenciadas de distintas fracciones del transporte público). Ello también conlleva a una fuerte diversificación en la movilidad, entendida tanto en las decisiones de localización residencial como en las formas de desplazamiento, y en la relación con el tipo de vehículo que se utiliza, predominantemente, para los viajes.

La relación recíproca entre las prácticas de movilidad y el desarrollo urbano tiene, pues, hoy expresiones más críticas, basadas en las ganancias de velocidad y alcance de los

viajes, en el impacto socioeconómico que tienen conjuntamente el aumento de la motorización privada (es decir, del número de vehículos privados), la multiplicación de obras públicas y la prosperidad del negocio inmobiliario y en las connotaciones sociales de las prácticas de movilidad cotidiana en la ciudad.

Estas consideraciones, formuladas por Oscar Figueroa, han suscitado artículos de varios enfoques y procedencias y contribuyen a una mejor comprensión del tema, relacionándolo con los fenómenos actuales del desarrollo urbano y, en la mayoría de los casos, metropolitanos. Es así como se abordan los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, Bogotá, Caracas y Buenos Aires, así como el caso más general de Colombia con una aproximación al tema desde el ámbito nacional.

En el primer artículo, “La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”, las autoras María Eugenia Negrete y Catherine Paquette Vassalli, constatan que en dicha Zona la mayoría de los desplazamientos en transporte colectivo se realizan mediante el “transporte público concesionado”, oferta de tipo semiformal constituida por vehículos de pequeña y mediana capacidad y ejercida por numerosos y pequeños operadores privados, la cual ha desempeñado un papel muy relevante en la capital mexicana. Sin embargo, las autoras tratan de mostrar cómo hoy día ese papel integrador parece estar llegando a sus límites en las periferias más recientes de la ciudad, donde el acceso a la movilidad constituye un problema de primera magnitud para los residentes, y el transporte público se convierte, en consecuencia, en un factor clave para la inclusión social.

En su contribución, “Desigualdad espacial y utilidad social: esfuerzos de movilidad y accesibilidad en el Gran Santiago”, Matías Garrretón observa que la expansión difusa de las metrópolis contemporáneas impone nuevas exigencias a sus habitantes. En el caso del Gran Santiago, las condiciones de accesibilidad de los habitantes a las oportunidades urbanas son desiguales. A partir de un modelo teórico de desplazamientos en función del ingreso y la localización, se confirma la importancia de la proximidad y del transporte no motorizado para la optimización de las estrategias de movilidad cotidianas en los hogares. Los resultados empíricos y teóricos presentados llevan al autor a afirmar la necesidad de implementar una planificación urbana más sostenible gracias a una coordinación entre los sectores de vivienda y transporte.

El artículo de Françoise Dureau y Vincent Gouëset, “Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid”, aborda la evolución de la movilidad cotidiana en dos municipios ilustrativos de la diversidad de las periferias populares de Bogotá: el primero (Soacha) está integrado al mercado residencial y laboral de Bogotá, lo cual se presenta mucho menos para el segundo (Madrid). Ambos han entrado hoy día en una fase de la llamada “maduración urbana”, que se traduce en una diversificación de

la composición de su población más arraigada, en una consolidación de lo construido y en un mejoramiento de la oferta local de empleos y servicios. A partir de fuentes primarias y secundarias recientes, los autores muestran que si bien se observa una relativa homogeneización de la composición social de los municipios, están en recrudecimiento las desigualdades de movilidad cotidiana, particularmente en Soacha, no solo a escala colectiva sino entre individuos de un mismo hogar.

Después del análisis de estos tres casos metropolitanos en términos de desigualdades sociales en cuanto a la accesibilidad al transporte y, por tanto, a las oportunidades urbanas, tenemos una serie de artículos que se acercan y evalúan varios tipos de políticas públicas relacionadas con nuestro tema. En el primero, “El programa de sistemas integrados de transporte masivo en Colombia: ¿un ejemplo de recentralización de la gestión de las ciudades?”, y cuyos autores son Adriana Hurtado, Angie Torres y Leonel Miranda, se trata de ver en qué medida estos nuevos sistemas constituyen una apuesta del Gobierno colombiano, dado que replican la experiencia del sistema de bus rápido de Bogotá, Transmilenio, en las principales aglomeraciones urbanas del país, las cuales ya alcanzaron una escala metropolitana. La lectura del proceso adelantado para estos proyectos desde el ámbito nacional, a partir de la revisión documental del marco regulatorio y de entrevistas con los gestores de los proyectos, lleva a los autores a sugerir que el emprendimiento de grandes proyectos metropolitanos exige marcos de gestión orientados a superar las tradicionales tensiones entre centralismo y autonomía municipal.

La contribución de Josefina Mundó y Rosa Virginia Ocaña, desarrollada en el artículo “Impacto ambiental de un nuevo modelo de sistema de transporte público para Caracas”, se centra en la política pública adoptada frente al tema de la contaminación generada en la ciudad por los vehículos automotores. Una estrategia para reducirla es el mejoramiento del sistema de transporte público y el estímulo de su uso. En el caso de Caracas, se propone la implantación de un sistema de Bus Rapid Transit (BRT) que responda a los deseos de movilización de la población. Las líneas de la red de transporte masivo existentes constituirían las principales rutas troncales del sistema. Rutas alimentadoras operarían desde distintos sectores hacia estas. Las autoras presentan una estimación del impacto ambiental derivado de la implantación del sistema propuesto, lo cual les permite señalar ahorros substanciales en consumo de espacio y de combustible, una disminución moderada del ruido y reducciones de las emisiones de gases contaminantes.

En el artículo, “Insumos para una gestión intersectorial de políticas públicas: movilidad y acceso”, Andrea Gutiérrez se preocupa por la integración de la movilidad como componente transversal a la gestión sectorial de políticas públicas. El caso de estudio abarca los servicios de la salud pública de Argentina, y las condiciones de movilidad de las madres del periurbano de la Zona Metropolitana de Buenos Aires (ZMBA). Gutiérrez usa el concepto de “acceso” con el fin de identificar, medir y evaluar la relación entre las

condiciones de movilidad y la atención de la salud materna. Se evidencia la importancia del rol de la movilidad en la agenda pública de salud y de transporte, pues es un derecho social básico y subyacente al acceso que requiere de un abordaje coordinado y transversal de políticas sectoriales.

En la sección abierta presentamos dos artículos muy distintos y sugestivos. Uno desde la sociología y el otro desde la historia. En “La movilidad residencial: una preocupación sociológica”, María Mercedes Di Virgilio formula una propuesta teórica-conceptual para analizar la movilidad residencial, en general, y las trayectorias residenciales, en particular. Refiriéndose a los aportes de distintas tradiciones sociológicas, la autora busca comprender cómo a partir de la distribución y apropiación desigual de recursos sociales —materiales y simbólicos— se desarrollan trayectorias diferentes, y cómo las estructuras socio-territoriales determinan interacciones entre las familias, entre sus miembros y los diversos contextos de acción en pos de satisfacer sus necesidades de vivienda.

En su contribución titulada, “La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y construcción de la Avenida Jiménez en Bogotá a principios del siglo XX”, María Atuesta trata de reelaborar el proceso de importantes obras de infraestructura en la Bogotá de principios de siglo XX. Mediante este relato detallado, la autora evidencia no solo cómo emergió una política modernizadora en la gestión urbana, sobre todo gracias a un nuevo mecanismo de contribución de valorización, sino también qué dinámicas sociales moldearon la configuración del espacio bogotano en ese período.

De otra parte, nos complace presentar en la sección “Jóvenes investigadores” el artículo de Juan Manuel Castañeda, “Los cerramientos ilegales en Bogotá”, basado en su tesis de maestría en Sociología urbana de la Universidad Nacional de Colombia. La preocupación del autor es la tendencia, cada vez más marcada en ciertos segmentos de la población urbana, a preferir nuevos tipos de vivienda, delimitados por barreras físicas y habitados por colectivos relativamente homogéneos, más conocidos como “conjuntos cerrados”. En un sentido más amplio, Castañeda busca adentrarse en esta problemática socio-espacial mediante el análisis del “uso indebido” del cerramiento del espacio público, evidenciando una tensión real y simbólica. Este análisis se apoya en el estudio de las querellas depositadas por los ciudadanos, dado que ellas constituyen una fuente relevante para una medición cuantitativa de la situación, así como un enfoque de tipo comparativo entre distintos sectores de la ciudad.

Insistiendo sobre el hecho de que una revista tiene que ser un espacio de debate, el cual puede desarrollarse no solo por medio de los artículos, sino también de la presentación de obras, en este número presentamos la reseña de Amparo de Urbina sobre la esperada traducción de una de las obras de Pedro Abramo, *Mercado y origen urbano. Del caos a la teoría de la localización residencial*, investigador brasileño cuyos aportes tienen, actualmente, gran eco en nuestro continente.

Finalmente, tengo el gusto de anunciar la llegada de un nuevo afiliado institucional a nuestra Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (Aciur). Se trata de la Universidad La Gran Colombia, por intermedio de su Facultad de Arquitectura. Nuestra asociación, editora de la revista en alianza con la Universidad del Rosario, sigue fortaleciéndose.

THIERRY LULLE

Mientras estábamos terminando la diagramación de la revista, recibimos la muy triste noticia del fallecimiento de la Profesora brasilera Ana Clara Torres. Para muchos colegas del mundo de la investigación urbana, no solo brasilera sino latinoamericana, ella ha sido una persona muy importante intelectual y humanamente, razón por la cual la revista Territorios le rinde un modesto pero muy sincero homenaje a través de las notas de Tamara Tania Cohen Egler, que presentamos a continuación.

Ana Clara Torres Ribeiro

El día viernes 9 de diciembre de 2011 falleció la socióloga y profesora Ana Clara Torres Ribeiro, del Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano y Regional, de la Universidad Federal de Río de Janeiro, quien dejó un vacío irreparable en la investigación de las ciencias sociales en Brasil.

No es posible hacer un recorrido por este campo sin encontrarse con su importante obra, que dialogaba en la transversalidad de las disciplinas. Socióloga de formación, en su trayectoria fue investigadora de Fiocruz, profesora colaboradora de geografía de la UFRJ, y recientemente había sustentado su examen de titular con el Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano y Regional, IPPUR, donde era profesora hace casi 30 años.

Su investigación se inicia en la comprensión de la importancia de los movimientos sociales para la transformación de las condiciones de existencia de las clases populares en Brasil. Con el desarrollo de su trabajo, Ana Clara mostró que la ciudad es un escenario importante en la lucha política, en el contexto de un régimen autoritario, y que la institucionalidad política de estos movimientos va a darse después del proceso de democratización de Brasil.

Recientemente su investigación mostró que la acción social está dotada de alta complejidad y unifica la cultura y la política, debido a que su manifestación principal se da especialmente en el espacio urbano. Es en ese momento cuando Ana Clara Torres Ribeiro crea un nuevo campo de investigación: la cartografía de la acción social.

La cartografía de acción tiene como principal contribución revelar que no podemos comprender la vida social en la ciudad en esferas delimitadas por las disciplinas: sociología, política, economía, historia, geografía, arquitectura, porque la existencia social no puede ser dividida, sino que responde a una totalidad compleja que reúne en el mismo campo los fragmentos disciplinarios producidos por la modernidad.

Sin embargo, es como amiga, compañera y colega de más de 30 años de Ana Clara que escribo este homenaje. Ella fue profesora, orientadora e interlocutora de cientos de becarios de IC, maestros y doctores, millones de estudiantes de posgrado e innumerables profesores de diversos lugares de Brasil, de América Latina y del mundo. Trataba a todos con la misma afectuosidad y disponibilidad, desde el más simple funcionario al más importante dirigente. Era una persona capaz de escuchar y dialogar con el pensamiento del otro, revelando el camino del ejercicio de la investigación crítica y autónoma. Se mantenía atenta a las reflexiones de sus estudiantes y alumnos, que asistían a su curso de Métodos y Técnicas de Investigación, en el IPPUR, acompañando de cerca la investigación de cada uno de los veinte estudiantes, leyendo y releendo todos los proyectos y comentándolos uno a uno.

Ana Clara traía en su nombre la capacidad de iluminar la complejidad de la existencia humana, pues leía perfectamente el dolor y la alegría del otro. Ella traía discernimiento porque era capaz de actuar de manera absolutamente justa, y cuando los ánimos se alteraban, ella, con su capacidad de deshacer los conflictos, tenía la lucidez necesaria para presentar cada uno de los argumentos que orientaban a una acción colectiva.

Su legado nos impulsa a que continuemos sembrando las semillas de su pensamiento para que su mente iluminada continúe aclarando la realidad y nos ayude a comprender la complejidad del mundo en que vivimos, orientándonos en la dirección para encontrar los caminos de la igualdad y de la justicia social.

Tamara Tania Cohen Egler
Río de Janeiro, 13 de diciembre de 2011.