

el repudio total por los métodos terroristas y totalitarios de la guerrilla, claramente descritos a lo largo de texto, y una suerte de creciente admiración por la seriedad y constancia con que ésta ha ido avanzando en sus proyectos; el segundo, porque no dejará de hacer comparaciones entre la relativa consolidación del proyecto insurgente y la evidente falta de una política pública consolidada, capaz de enfrentar con visión y convicción la muy real amenaza que esta guerra presenta. Es justo y necesario que este libro inquiete a sus lectores y que estimule el debate público.

En general muy sólido, un aspecto débil del libro está en su trabajo editorial, el cual no logra hacer rimar plenamente los diferentes ensayos del tomo, escritos en diferentes momentos y para diversos públicos. Pese a la clara estructura del libro, quien lo lea de corrido reconocerá innecesarias repeticiones de temas y hasta de formulaciones, que un esfuerzo editorial más cuidadoso hubiera podido evitar. Igualmente, el lector atento extrañará un registro de fechas originales de publicación de los textos para comprender mejor la coyuntura histórica en la cual fueron escritos.

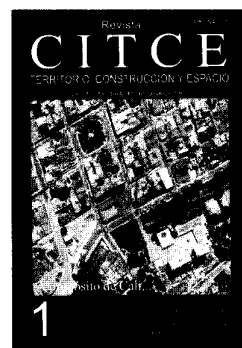
Una lección que debe dejar este libro es que las políticas territoriales que requiere este país no pueden responder únicamente a los vaivenes de la economía mundial y de las teorías de desarrollo. Es importante estudiar, sin prejuicios y sin falsas ilusiones, los factores y actores que construyen permanentemente nuestro territorio y nuestra inquietante realidad.

territorios

138

Ellen Beattie

Revista CITCE : Territorio, Construcción y Espacio, número 1, Cali, enero - junio de 1999, Centro de Investigación en Territorio, Construcción y Espacio de la Universidad del Valle



En este primer número, la revista semestral CITCE presenta cinco miradas sobre la ciudad de Cali, desde la óptica de profesores de la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Valle. Las dos primeras analizan la conformación de la malla vial y del entorno urbano del centro; le siguen dos temas arquitectónicos, el primero relacionado con proyectos industriales y el segundo con proyectos de estilo racionalista moderno; la publicación concluye con un trabajo sobre programas de vivienda popular. El conjunto de aportes tiene en común la revisión de intervenciones urbanísticas y arquitectónicas durante la primera mitad de este siglo.

El profesor Ricardo Hincapié comienza el recuento de eventos que han marcado la modernización de la ciudad con la llegada del ferrocarril, hecho que la convierte en “el primer puerto seco” del país. A partir de eso, surgen los hitos urbanísticos más significativos para el desarrollo futuro de la ciudad: las avenidas que marcan el tejido urbano del centro. Basándose en la revisión de periódicos de la época, Hincapié puede señalar la importan-

cia asignada a dos de las avenidas principales: la Colombia y las Américas. Los relatos de funcionarios públicos y los proyectos de acuerdos promulgados por el Concejo Municipal ponen de manifiesto los tropiezos que tuvo que superar la aprobación de la primera de estas vías, los conflictos que se presentaron para la compra de predios necesarios para su construcción y los inconvenientes originados en intereses particulares, que sólo logran conciliarse a finales de la primera mitad del siglo.

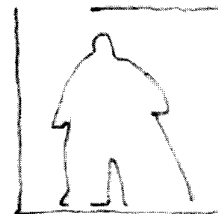
El segundo aparte del artículo está dedicado al proceso de diseño y construcción de la avenida de las Américas. Concebido para unir el centro de la ciudad con la nueva Estación del Ferrocarril, este proyecto hace parte de una serie de entregas de un plan regulador que abarca el total del área urbana municipal. Luego de un rápido proceso de adquisición de predios, en 1950 se da comienzo a la construcción de la avenida, con los aportes de los propietarios de predios cubiertos bajo el sistema de valorización. Probablemente, el reporte más riguroso y rico para el lector interesado en los problemas que afronta este tipo de infraestructuras es la serie de relatos, argumentos y contra argumentos recogidos en el artículo con respecto al diseño e ingeniería del puente de las Américas.

El artículo concluye mostrando en fotografías, el contraste de la panorámica, de las mencionadas avenidas, como resultado de la construcción del anillo central. Según Hincapié, el costo de la modernidad y los retos que impone una mayor agilidad en el flujo vehicular desvirtúan lo que en su momento sirvió de historia de una ciudad y de sus dos principales avenidas.

En su artículo sobre la evolución morfológica del río Cali, el profesor Ramiro Bonilla des-

cribe el proceso de consolidación del río a partir de tres variables de análisis: el trazado, la configuración de los espacios abiertos y la distribución predial. Estos tres aspectos sirven de hilo conductor para describir siete etapas que caracterizan el desarrollo morfológico del centro de la ciudad, a lo largo de las cuales las constantes son la construcción de obras viales y de equipamiento urbano y el desarrollo de proyectos de generación y recuperación del espacio público.

Hasta la mitad del siglo se sucede una serie de intervenciones que culmina con la denominada 'consolidación del centro', entre 1930 y 1950. Esta etapa es preludiada por el periodo en el que el río Cali era concebido como espacio de funciones urbanas elementales, de 1900 a 1920, y pasa por la 'concientización del río como espacio significativo de la ciudad', entre 1915 y 1930, lapso este en el que se construyen la avenida Uribe Uribe y obras de valorización del espacio público a lo largo del río. Termina así la primera mitad de la centuria, con las obras de celebración de los 400 años de la fundación de la capital vallecaucana. A partir de ese momento se inicia el proceso de crecimiento hacia el sur. Entre 1950 y 1969 (época catalogada de 'segunda renovación del centro y problemas de crecimiento urbano'), las intervenciones son orientadas por las propuestas viales; en la siguiente década (identificada como "la más ágil del crecimiento urbano") se produce un cambio de énfasis que deja de lado el ornato para dar paso a megaproyectos como la central de transporte, la relocalización del centro administrativo y la construcción del anillo vial, este último, eje del crecimiento urbano en el siguiente periodo (1970- 1985).



Se llega así al periodo actual en el que, si bien el énfasis está marcado por los proyectos de recuperación del espacio público, en la práctica prevalece el uso vehicular. Es por ello que la más reciente imagen de esta zona centro de la ciudad está marcada por la construcción de intersecciones y pasos peatonales elevados. En el primero de los dos artículos sobre arquitectura, el profesor Jorge Galindo analiza el patrimonio arquitectónico industrial de comienzos de siglo. El recuento histórico de las construcciones realizadas en los siglos XVII y XVIII en otras zonas del país permite al autor poner de presente la inexistencia de arquitectura industrial en el Valle. De acuerdo con la literatura sobre el tema, sólo se consideran “destacables” ejemplos de arquitectura industrial la construcción de cervecerías en Bogotá a comienzos del siglo XX. Aparecen en el Valle por esta época construcciones industriales desarrolladas en los centros urbanos, originadas en actividades de naturaleza artesanal que hacen crecer las casas de familia hasta convertirlas en fábricas.

El análisis de la arquitectura industrial es introducido por una discusión sobre la dependencia de capacidades foráneas, tanto de mano de obra como de profesionales de la arquitectura y la ingeniería. Esta dependencia fue más crítica en el caso de Cali, que no sólo tuvo que esperar a que se capacitaran profesionales en el ramo de la construcción en otras partes del país, sino que estuvo supeditado a la formación de ingenieros en la ciudad de Popayán. Enseguida se detallan los sistemas constructivos y la distribución de espacios y de producción para algunos proyectos industriales durante las primeras cuatro décadas del presente siglo. En el siguiente aparte se hace refe-

rencia a la industria de materiales de construcción y se describe el tipo de edificaciones construidas para albergar estas actividades, así como los procedimientos de producción de ladrilleras e industrias afines. Capítulo aparte merecen los análisis de construcciones dedicadas a la producción de textiles, cuyos requerimientos de amplios espacios cubiertos se traducen en “tipos arquitectónicos definidos”. El punto final está dedicado a las construcciones en altura destinadas a la industria de la cervecería. De su análisis se destacan las implicaciones en el desarrollo urbano requeridas por el funcionamiento de la Cervecería Alemana: construcción de un puente sobre el río Cali y culminación de algunas calles circundantes a sus instalaciones.

El segundo artículo sobre arquitectura es elaborado por el profesor Francisco Ramírez, quien revisa los principales proyectos de la época comprendida entre 1930 y 1960, en los que la constante son las formas de arquitectura moderna. El comienzo de este estilo de arquitectura obedeció a obras de carácter institucional y no —como algunos argumentan— al gusto de los sectores más acomodados; sus inicios en el país provienen de la academia (Universidad Nacional y Pontificia Bolivariana), mientras en el Valle del Cauca se encuentran en las construcciones de infraestructura portuaria en la ciudad de Buenaventura.

A lo largo del artículo, y con la ayuda de crónicas de prensa, fotografías y bocetos, se ilustran los diferentes proyectos y construcciones que sirven para describir las principales características de este movimiento arquitectónico. Se destacan los cambios frente a corrientes de diseño que prevalecían antes de los años treinta, se detallan especialmente los

proyectos institucionales, sin dejar de lado las construcciones contratadas o construidas para uso privado, tanto para particulares de la ciudad de Cali como de otros municipios del departamento. También se hace referencia a construcciones hoteleras y a concursos tales como el de la Escuela de Bellas Artes.

Aparecen en los años cuarenta cambios que obedecen a los requerimientos de la arquitectura en altura, especialmente para construcciones hoteleras y para proyectos de apartamentos y de urbanizaciones. En 1948, el concurso para la construcción del palacio Municipal marca el paso de las formas académicas modernizadas a una arquitectura acorde con el movimiento moderno.

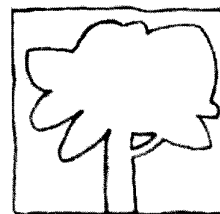
La parte final del artículo se introduce con la influencia de este movimiento en el campo del urbanismo de la ciudad; el Plan Piloto y el Plan Regulador, junto con las políticas de construcción de vivienda popular, son el comienzo del modernismo en el campo de la vivienda colectiva. Esta etapa se consolida en los años cincuenta, con remodelaciones y nuevos proyectos para todo tipo de construcciones, reformas a clubes sociales y construcción de edificaciones comerciales, oficinas y proyectos residenciales. Finalmente, el autor señala la década de los sesenta como un periodo marcado por la experimentación de materiales y de estructuras. En el último artículo, los profesores Gilma Mosquera y Jacques Aprile-Gnisset abordan el tema de los programas de vivienda social realizados entre 1920 y 1994. A partir de un recuento histórico de los procesos de intervención, tanto de la administración municipal como de las entidades nacionales encargadas de los programas de vivienda popular, y de la revisión pormenorizada de las solucio-

nes de vivienda construidas, así como de los procesos de legalización de predios, los autores analizan la incidencia de estas intervenciones en el crecimiento urbano. La descripción de la trayectoria demográfica y del incremento de índices anuales de edificación evidencia una serie de picos que se acentúa a partir de la década de los años sesenta y setenta, con los programas del ICT y con la articulación del sector privado financiero a la construcción de vivienda urbana, y que continúa a mediados de los ochenta y comienzos de la presente década hasta el colapso de la construcción en 1995.

El análisis de las distintas etapas de expansión urbana está matizado por la descripción de eventos de crecimiento de infraestructura y equipamiento urbano, en un comienzo por obras de servicios domiciliarios y por la expansión urbana a lo largo del río (hasta los años cuarenta), y, a partir de allí, por saltos discontinuos que generan dos tipos de ínsulas, unas producidas por urbanización espontánea y otras por programas del ICT. Según los autores, esta entidad creó costos sociales y aumento de precios en aquellas ínsulas en las que se encontraban tierras baratas, con la consecuente expansión de urbanizaciones ilegales.

A partir de esta época inciden en el crecimiento urbano diferentes factores relacionados con el mercado financiero, la expansión vial y el incremento de la demanda por apartamentos. Más recientemente, la normatividad nacional transforma la acción del Estado en los programas de vivienda de interés social, privilegiando los programas de "lotes urbanizados" sobre los de construcción.

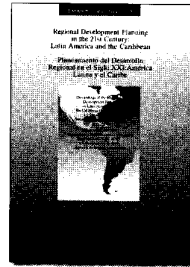
En la siguiente sección se revisa la normatividad sobre ejidos y sobre su papel en la consolidación de programas de vivienda popular.



Esta revisión se inicia con las normas sobre baldíos en el siglo pasado y culmina con las leyes y normas expedidas en 1938 y 1940, que autorizan al municipio a utilizar el producto de su enajenación en la construcción de casas para empleados y de barrios obreros en este tipo de terrenos. Se relatan los eventos que originan la expansión del perímetro urbano y sus modificaciones a lo largo del proceso de crecimiento demográfico, desde los años sesenta hasta la adopción del actual estatuto de usos del suelo. Los anteriores puntos sirven de marco para el último aparte del artículo, dedicado a la revisión de tres experiencias de construcción de vivienda popular realizadas directamente por el municipio en los barrios Obrero, San Fernando y Benjamín Herrera. Estas experiencias evidencian las diversas modalidades de intervención, tanto en los esquemas de financiamiento como en las políticas de fomento a la autoconstrucción.

Bernardo Herrera

Planeamiento del desarrollo regional en el siglo XXI: América Latina y el Caribe
UNCRD - Alcaldía de Bogotá - EAAB,
Nagoya, Japón, 1998.



Este libro recoge las diecisiete ponencias presentadas al Foro sobre Planeamiento Regional en América Latina y el Caribe, evento organizado por el Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD) y la Alcaldía y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá a finales de 1997. En el foro partici-

paron funcionarios e investigadores de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Japón, México, Uruguay y Venezuela. En la primera parte, “Globalización y política regional”, se plantea la importancia de las regiones para el desarrollo en un contexto de creciente internacionalización, se discuten los nuevos papeles del Estado, la sociedad civil y los ciudadanos, se ilustra un caso de desarrollo regional en áreas de integración fronteriza y se expone el modelo de “redes regionales”—grupos de asentamientos rurales y urbanos altamente interconectados— como antípoda del modelo de polos de crecimiento. En la segunda parte, titulada “Autonomía local, gobernabilidad y desarrollo regional”, se tratan temas como el gobierno y la administración en las grandes metrópolis y las nuevas tareas de los planificadores regionales y se examinan los procesos de descentralización en Venezuela y Colombia; sobre Colombia, Jaime Castro enfatiza en la necesidad de conformar y consolidar las regiones y de crear un nuevo régimen para las ciudades de más de cien mil habitantes, mientras que Oswaldo Porras hace un balance de la política regional en los últimos treinta años y resume las acciones gubernamentales recientes para mejorar la coordinación entre la nación y los departamentos. En la parte final, “Redefiniendo el rol del planeamiento y la gestión del desarrollo regional y urbano”, se discute la incorporación del concepto de desarrollo sostenible a la gestión local, se proponen los corredores comerciales como unidad de planeamiento regional en América Latina, se describe el método de planeación prospectiva y su aplicación en Colombia y se ilustran dos esquemas de planificación en sendas regiones de Chile y Argentina.