

## *Editorial*

**D**espués de un período relativamente largo de liberalismo radical, desmonte de políticas urbanas convencionales, relajamiento y en algunos casos casi total desaparición de regulaciones, las ciudades del continente latinoamericano han reiniciado sus esfuerzos por configurar nuevas formas de intervención pública en la ciudad. Este ciclo general no se ha dado sincronizadamente ni tampoco ha operado con las mismas características, dadas las innegables diferencias en materia de tradición política, trayectoria institucional y participación social propias de cada país y de cada urbe.

Ciertos temas y preocupaciones no desaparecieron de la agenda pública ni siquiera durante las fases de más furioso liberalismo y desregulación, algunos por vocación, otros por obligación. El mercadeo urbano, la atracción de inversiones y la promoción de la actividad económica en las ciudades hicieron parte de la vocación pública de las autoridades urbanas de esta época. Como complemento, la producción de nueva infraestructura generalmente acompañó los esfuerzos de remozamiento de estas economías. Por otro lado, y como parte de las llamadas obligaciones, habría que mencionar la situación ambiental, cuya fuerza y gravedad ha hecho imposible olvidarla.

Los procesos de experimentación, con sus fracasos y aciertos, sumados a cambios en los ambientes políticos locales y nacionales, han abierto nuevamente las puertas a un pensamiento político de la ciudad apoyado en la participación activa de los gobiernos, la ciudadanía y la clase empresarial organizadas. No se trata de un retorno puro y simple al pasado, aunque sí es apreciable el cambio de tono en las discusiones académicas y en los ensayos de política, en donde la intervención colectiva no se descalifica con base en el mero prejuicio. Como parte de este nuevo momento han retornado los temas tradicionales de vivienda, transporte público, usos del suelo y ordenamiento territorial, al mismo tiempo que han emergido preocupaciones y formas de intervención totalmente nuevas en áreas como la cultura urbana, la democracia y la participación, y la seguridad ciudadana. Las preocupaciones por el fomento económico tienen ahora una orientación claramente social y se asocia con la necesidad de generación de empleo, tanto de emergencia como duradero y disminución de los índices de pobreza y democratización de las oportunidades.

De estas innovaciones y búsquedas puede encontrarse una pequeña pero interesante muestra en este número de *Territorios*, presentada en dos secciones especiales: Políticas Urbanas

*territorios 13*

y Ciudad. En la primera de ellas se publican tres artículos donde se recogen preocupaciones de política urbana relacionadas con el manejo de nuevos problemas, o bien de nuevas expresiones de viejas dificultades. Juan Pablo Antún y Rodolfo Hernández Casanova, en su trabajo “Estrategias para fomentar políticas y prácticas sustentables en el transporte metropolitano de distribución de mercancías. El caso de la Zona Metropolitana de Ciudad de México”, presentan con notable acierto un género que con dificultad hace presencia en revistas como *Territorios*, el del estudio técnico con propuestas políticas. Además de ilustrar con claridad y precisión el problema del manejo de la distribución de mercancías en un área metropolitana gigantesca, hacen un excelente tratamiento de la proyección multisectorial de una dimensión específica del problema del transporte. Finalmente, y es tal vez su más interesante aporte, muestran los dilemas especiales planteados por este problema para la conciliación, siempre difícil, entre el interés individual y el colectivo.

Felipe de Alba, en el mismo escenario metropolitano, en su artículo “¿Es manejable la megalópolis de México?: cuando la modernidad se transforma en disputa clientelar (análisis de la ‘crisis’ de Texcoco)”, pone en evidencia las dificultades de gobernar un área urbana con múltiples unidades político-administrativas, en un ambiente de renovación democrática y reivindicación de las autonomías locales. Se ilustra de forma convincente la deriva antiglobal y antimodernizadora tomada por la respuesta a la decisión de construir un nuevo aeropuerto metropolitano. Menos contundente es, sin embargo, la demostración de la tesis de la existencia de una crisis decisional, debido a que su análisis pasa por alto la consideración de dimensiones tales como la descentralización y la democratización, procesos que abren puertas a otras formas de expresión social, de canalización del descontento y de expresión de los conflictos territoriales. En este contexto, a nuestro entender, queda en suspenso la respuesta a las preguntas de por qué se congeló esta decisión, de si debe ser interpretada como un problema de gobernabilidad y de si, por el contrario, es demostración fehaciente de la presencia de nuevos contextos de gobierno y gobernabilidad en donde la protesta social pacífica y democrática hace parte de las nuevas reglas del juego.

Esta primera sección especial finaliza con la presentación del trabajo de Silvia G. González “Ciudad visible versus ciudad invisible: la gestión del riesgo por inundaciones en la ciudad de Buenos Aires”, en donde se hace un impecable tratamiento de un tema relativamente novedoso en el lenguaje y en la institucionalidad urbana, como es el de la gestión integral de los riesgos ambientales. Una de las principales virtudes de este trabajo proviene de la construcción de una terminología clara y consistente a partir de la cual se ilustra un proceso de construcción social de una situación de riesgo. Aunque propone una salida conceptual prometedora por lo sugestivo y lo consistente de su enfoque, carece de un análisis de viabilidad política y de la confrontación de posibles trabas asociadas con la llamada

“invisibilidad” del esfuerzo económico, institucional y físico que habría que desplegar para tratar adecuadamente estas dificultades. Por consiguiente, se nos ocurre que queda pendiente, para futuros trabajos suyos o de otros colegas, pensar en cómo se han de cambiar las condiciones para hacer posible la presencia de decisiones políticas responsables aunque invisibles.

En la segunda sección especial de este número hemos agrupado tres trabajos relacionados con uno de los temas de reciente ascenso en la literatura y en las preocupaciones políticas: el espacio público. Maria Rossi Idárraga, en “Lugar de pasajeros”, hace un análisis antropológico del sistema de transporte urbano de Bogotá y de sus cambios recientes, derivados de la introducción de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio (Transmilenio), como parte de las transformaciones experimentadas por esta ciudad en materia de espacio público. La primera y más interesante novedad del artículo consiste en presentar de forma convincente al vehículo de transporte como un componente más del sistema del espacio público urbano, usualmente reducido, en esta dimensión específica, a la calle, a la vía y a sus componentes. Su análisis muestra con claridad la aparición de nuevos códigos de comportamiento y de cultura urbana emergentes con el nuevo sistema a través de una interesante comparación con el antiguo, de cuyo desarrollo solamente extrañamos el que no haya sido más generoso en la parte descriptiva. Su principal debilidad es probablemente la asociación casi axiomática que hace entre movilidad y globalización.

Beatriz Goldwaser, en su artículo “Los espacios públicos en los barrios populares del Área Metropolitana de Buenos Aires: ¿integración o exclusión social?”, presenta el proceso de pauperización del espacio público en esta ciudad, otrora caracterizada por lo contrario. Este trabajo hace parte de una amplia preocupación por las recientes transformaciones de una ciudad donde se albergaba una de las sociedades urbanas más igualitarias del continente. No obstante, el esfuerzo de análisis se ha centrado en presentar los procesos asociados con la aparición y la expansión de los barrios cerrados de clases alta y media, dejando un poco en el olvido la mirada de los sucesos paralelos en los barrios populares, análisis aportado por la autora en este artículo.

María Carolina Albán, en “El comportamiento de los peatones en el espacio público: una aproximación sociológica al caso de Bogotá”, hace un análisis y sugiere una posible explicación del comportamiento peatonal en esta ciudad, asociado a la presencia de una muy alta tasa de accidentalidad y mortalidad. Establece que “la mayoría de los transeúntes no utiliza la infraestructura diseñada para cruzar las vías –puentes peatonales– e ignora las disposiciones normativas al respecto”. Demuestra que este comportamiento no se deriva de un desconocimiento o una mala información acerca de las normas sino de la percepción

de que esta conducta no implica consecuencia negativa alguna (anomia). Establece un resultado aparentemente contradictorio con la percepción generalizada de la utilidad de las políticas y campañas preventivas al afirmar que “en contraste la acción formativa de las campañas preventivas fue muy poco reconocida (8,9%)”. Este resultado, apenas presentado como nota al pie, plantea, a nuestro entender, una de las vías más sugestivas para continuar avanzando en esta discusión, pues confronta y opone la visión que los bogotanos han recibido del positivo impacto de la formación y la prevención como insumos para la promoción de cambios del comportamiento ciudadano y la cultura urbana.

En la sección de temas generales se incluyen dos artículos. El primero es presentado por Maria do Rosário de Fátima Andrade Leitão, “Trabalho, gênero e desemprego em Lagoa do Carro”, como el recuento y análisis de una experiencia de organización social productiva en una zona marcada por el monocultivo y la depresión económica en el estado de Salvador en Brasil. Además de ilustrar el surgimiento de la actividad de elaboración de tapetes en esta localidad, demuestra la mejor retribución económica y personal obtenida por las mujeres asociadas en sendas Asociación y Cooperativa. A pesar de lo anterior, la cobertura de estas organizaciones no deja de ser minoritaria, obligando a preguntar por las razones que explica la inexistencia de una participación más amplia. Algunas hipótesis de trabajo son aportadas por la autora, aunque, según nuestro criterio, una respuesta más contundente queda aún pendiente.

Néstor Fernando Garza, en “Precios del suelo en Bogotá: crecimiento versus especulación”, explora diferentes hipótesis explicativas del vertiginoso aumento de los precios inmobiliarios en esta ciudad durante la primera mitad de la década de 1990. Después de descartar la hipótesis de la especulación espacial como posible explicación explora lecturas alternativas de los hechos sin conseguir la demostración de ninguna hipótesis. La ausencia de corroboración de las hipótesis escogidas es, de por sí, un resultado muy positivo por dos razones: la primera es que aporta indicios que sugieren la necesidad de explorar nuevas vías de explicación; la segunda, que da fe de la existencia de una intachable honestidad intelectual por parte de su autor.

LUIS MAURICIO CUERVO G.  
Enero de 2005