

45 urbano

MISCELÁNEA
MISCELLANEOUS

MAYO 2022 / NÚMERO 45
ISSN IMPRESA: 0717 - 3997
ISSN ELECTRÓNICA: 0718 - 3607





45rbano

MISCELÁNEA

MISCELLANEOUS

MAYO 2022 / NÚMERO 45

ISSN IMPRESA: 0717 - 3997

ISSN ELECTRÓNICA: 0718 - 3607

REVISTA DEL DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO /
UNIVERSIDAD DEL BÍO - BÍO / CONCEPCIÓN / CHILE



UNIVERSIDAD DEL BÍO BÍO



FACULTAD de
ARQUITECTURA
CONSTRUCCIÓN
y DISEÑO
UNIVERSIDAD DEL BÍO BÍO



DEPARTAMENTO DE
PLANIFICACIÓN Y
DISEÑO URBANO



CONICYT
Ministerio de
Educación

Gobierno de Chile

Programa de Información Científica

Concurso Fondos de Publicación de Revistas Científicas 2018

Proyecto Código: FP180007

EDITORIA RESPONSABLE / Editor in Chief

ANA ZAZO MORATALLA / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
azazo@ubiobio.cl

COMITÉ DE REDACCIÓN / Editorial board

SERGIO BAERISWYL RADA / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
IGNACIO BISBAL GRANDAL / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
IVÁN CARTES SIADE / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
HÉCTOR GAETE FERES / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
MARÍA ISABEL LÓPEZ MEZA / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
AARÓN NAPADENSKY PASTENE / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
FRANCISCO NUÑEZ CERDA / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
ALFREDO PALACIOS BARRA / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
FRANCISCO SABATINI DOWNEY / Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.

COORDINACIÓN EDITORIAL/assistant editor

JOCELYN VIDAL RAMOS / Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío - Bío.
javidal@ubiobio.cl

ASISTENTE EDITORIAL/editorial assistant

MARÍA PAZ CID ALARCÓN / Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío-Bío
mpcid@ubiobio.cl

COMITÉ CIENTÍFICO EDITORIAL/editorial board

PABLO ALLARD SERRANO. Universidad del Desarrollo. Chile.
ARTURO ORELLANA OSSANDON. Pontificia Universidad Católica de Chile. Chile.
MABEL ALARCÓN RODRÍGUEZ. Universidad de Concepción. Chile.
JORGE INZULZA CONTARDO. Universidad de Chile. Chile.
ELISA CORDERO JAHR. Universidad Austral de Chile. Chile.
ROBERTO GOYCOOLEA PRADO. Universidad de Alcalá. España.
ZAIDA MUXÍ MARTÍNEZ. Universidad Politécnica de Catalunya. España.
ESTER HIGUERAS GARCÍA. Universidad Politécnica de Madrid. España.
ALFREDO ANDIA STELZER. Florida International University. EEUU.
CLARA IRAZÁBAL ZURITA. University of Missouri. EEUU.
DANIEL GONZÁLEZ ROMERO. Universidad de Guadalajara. México.
EDUARDO SOUSA GONZÁLEZ. Universidad Autónoma de Nueva León. México.
HELGA VON BREYMANN MIRANDA. Universidad de Costa Rica. Costa Rica.
SAMUEL VÉLEZ GONZÁLEZ. Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín. Colombia.
KARINA BORJA. Universidad Católica Ecuador. Ecuador.
ALICIA NOVICK. Universidad Nacional de General Sarmiento. Argentina.

DIRECCIÓN DE ARTE Y DIAGRAMACIÓN/ art director and layout

IGNACIO A. SÁEZ ARANEDA
ignaciosaezarameda@gmail.com

TRADUCCIÓN AL INGLÉS/English translation

KEVIN WRIGHT

CORRECCIÓN DE ESTILO/proofreader

OLGA OSTRIA REINOSO

GESTIÓN WEB/webmaster

KARINA LEIVA

SECRETARÍA/administration

PAMELA SIERRA VILLALOBOS

IMAGEN DE PORTADA/cover image

VISTA ÁEREA NONGUÉN, COLLAO. FUENTE: PEPE LENIZ, 2022

INDEXACIONES/indexation

Scopus, Scielo, Emerging Sources Citation Index, Redalyc, ERIHPLUS, DOAJ, EBSCO, AVERY Index, Latindex Catálogo 2.0, Dialnet, REDIB, REBIUN. URBANO forma parte de ARLA, Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura.



Scopus®

SciELO Chile



reDalyC.org

ERIHPLUS
EUROPEAN REFERENCE INFORMATION SYSTEM
HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

DOAJ

EBSCO

AVERY
INDEX

latindex
catálogo
2.0

Dialnet

REDIB

REBIUN
RED DE BIBLIOTECAS
UNIVERSITARIAS

ARLA

	EDITORIAL	4
IMPACTOS DEL CORREDOR MIGRATORIO EN CIUDADES DE PERÚ Y CHILE: TRANSFORMACIONES URBANAS DURANTE LA PANDEMIA IMPACTS OF THE IMMIGRATION CORRIDOR ON PERUVIAN AND CHILEAN CITIES: URBAN TRANSFORMATIONS DURING THE PANDEMIC	Alberto Prado Díaz Stella Schroeder Claudio Cortés Aros	8
CRISIS SOCIOPOLÍTICA, PANDEMIA Y VIVIENDA PRECARIA: ¿ARRAIGO HAITIANO EN SANTIAGO DE CHILE? (2019-2021) SOCIO-POLITICAL CRISIS, PANDEMIC, AND PRECARIOUS HOUSING: HAITIAN TIES IN SANTIAGO DE CHILE? (2019-2021)	Juan Carlos Rodriguez-Torrent Emiliano Nicolás Gissi-Barbieri	20
ASENTAMIENTOS Y HÁBITAT EL ROL CONDICIONANTE DEL ESPACIO URBANO EN POSADAS, ARGENTINA SETTLEMENTS AND HABITAT. THE CONDITIONING ROLE OF URBAN SPACE IN POSADAS, ARGENTINA.	Walter F. Brites	30
METROPOLIZACIÓN Y TURISMO EN CIUDADES INTERMEDIAS ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD TERRITORIAL DEL TURISMO EN BELLO, COLOMBIA METROPOLIZATION AND TOURISM IN INTERMEDIATE CITIES: ANALYSIS OF THE TERRITORIAL COMPETITIVENESS OF TOURISM IN BELLO, COLOMBIA	Elkin Muñoz Alexandra López Martínez Yunier Sarmiento Ramírez	42
POLÍTICA DE SUELO URBANO EN SAN CARLOS DE BARILOCHE (2001-2019) APORTES PARA UN BALANCE CRÍTICO URBAN LAND POLICY IN SAN CARLOS DE BARILOCHE (2001-2019) CONTRIBUTIONS FOR A CRITICAL BALANCE.	Tomás Guevara Julieta Wallace	54
LA SOSTENIBILIDAD DEL PATRIMONIO URBANO ESTUDIO DE CASO EN ALTEA Y LA VILA JOIOSA (ALICANTE, ESPAÑA) SUSTAINABILITY OF URBAN HERITAGE CASE STUDY IN ALTEA AND LA VILA JOIOSA (ALICANTE, SPAIN)	Ángela Reos-Llinares Sergio García-Doménech Carlos L. Marcos	64
LA EVOLUCIÓN DE LAS ESTACIONES DE TREN ACCESIBLES EN MADRID APROXIMACIÓN A TRAVÉS DEL ESTUDIO DE MAPAS (2009-2020) THE EVOLUTION OF ACCESSIBLE TRAIN STATIONS IN MADRID: A MAP STUDY APPROACH (2009-2020)	Alba Ramírez Saiz Miguel Ángel Ajuriaguerra Escudero	76
ANÁLISIS DE ESTRUCTURAS URBANAS EN UN COMPANY TOWN INICIO, DESARROLLO Y DECLIVE DEL CASO "CAMPAMENTO NUEVO", CHUQUICAMATA ANALYSIS OF URBAN STRUCTURES IN A COMPANY TOWN. BEGINNING, DEVELOPMENT, AND DECLINE OF THE "NEW CAMP" CASE, CHUQUICAMATA	Fabiola Olivares Contreras José Prada-Trigo Leonel Ramos Santibañez	92
CAMINANDO POR EL BARRIO. COMPRENDIENDO LAS EXPERIENCIAS DE LAS PERSONAS MAYORES EN UN SANTIAGO ADVERSO, EN TIEMPOS DE PANDEMIA WALKING THROUGH THE NEIGHBORHOOD: UNDERSTANDING SENIORS' EXPERIENCES DURING THE PANDEMIC, IN A HARSHER SANTIAGO	Marie Geraldine Herrmann-Lunecke Cristhian Figueroa Martínez Francisca Parra Huerta	112



EDITORIAL

Editorial

ANA ZAZO MORATALLA 1

Territorio y sostenibilidad en el marco de las universidades estatales chilenas²

¿Cuál debe ser el papel de las universidades estatales chilenas en los territorios en los que se asientan? El estallido social, el covid-19, así como los desastres naturales como el terremoto del año 2010, no dejan de advertirnos que los fenómenos de carácter global tienen serias repercusiones en lo local y que es en esta escala desde donde es necesario generar seguridad y resiliencia a los cambios para superar las grandes catástrofes, afrontar los retos de nuestras ciudades y proporcionar desarrollo endógeno local y calidad de vida a quienes las habitan.

Concretamente, la Ley de Universidades Estatales, 21.094 de 2018, nos recuerda que estas instituciones deben contribuir al desarrollo sustentable del país y al progreso de la sociedad en las diversas áreas del conocimiento y de la cultura. Esta ley puso sobre la mesa varios retos de transformación integral para las universidades chilenas. Entre ellos, el de fortalecer su papel como generadoras de conocimiento y de capital humano, en el aporte al desarrollo local de sus territorios desde la perspectiva de la sustentabilidad. Este reto implica replantearse, primero, cómo es la sociedad actual a la que nos aproximamos y con la que de forma conjunta hemos de generar las transformaciones y, segundo, cuáles son los desafíos locales y de país a los que apuntar, siempre desde el enfoque de la sostenibilidad.

A finales del siglo XX, emerge el paradigma de la sociedad del conocimiento que pasa de centrarse en la producción de bienes materiales a enfocarse en la producción, la adquisición y el intercambio de nuevos conocimientos. Esta nueva sociedad demanda a las universidades, como generadoras de conocimiento y de capital humano, desempeñar un papel más relevante en los procesos de transformación y de desarrollo local de los territorios en los que se asienta. El territorio deja así de ser un soporte físico para convertirse en un agente activo con el cual interactuar. Por un lado, recibe el conocimiento generado en su interior, sirviendo como laboratorio real. Por otro, retroalimenta las misiones clásicas de la universidad, docencia e investigación. El resultado es la territorialización de las universidades en el ámbito local y la extensión de sus actividades, más allá de sus espacios universitarios.

En este contexto, aparece la *tercera misión* de la universidad que tiene como fin aplicar, usar y explotar el conocimiento generado por la universidad para incrementar el bienestar social y contribuir al desarrollo social y económico del territorio. Esta tercera misión, materializada en Chile en las tres áreas de transferencia tecnológica, extensión y vinculación con el medio, se denomina en la literatura especializada "transferencia de conocimiento" y articula en lo local el pensamiento global. Así, abarca múltiples dimensiones -tecnológica, social, cultural- e implica la interacción y el consenso con los diversos actores del territorio. Su orientación puede apuntar a la generación de empresas, desde una perspectiva utilitarista, o bien, estar encauzada a la responsabilidad social, desde una perspectiva humanista.

1 Editora Revista Urbano
 Doctora Arquitecta en Sostenibilidad Urbana
 Académica del Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño
 Universidad del Bío Bío
<http://orcid.org/0000-0003-1912-9448>
azazo@ubiobio.cl

2 Este texto contextualiza a la realidad chilena los aportes teóricos de la tesis doctoral Arcos, Maribel (2019) Universidad, Territorio y Desarrollo Local. Un análisis de la Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.

DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2022.25.45.00>

Figura 1, 2 Vista aérea Nonguén, Collao. Fuente: Pepe Leniz, 2022

Una *universidad comprometida* es aquella que incorpora los problemas de la sociedad a la agenda universitaria de forma interdisciplinar y asume como reto aportar al desarrollo local y a la generación de políticas públicas a través del conocimiento.

Esta tercera misión debe afianzar su dimensión relacional con el territorio generando vínculos con todos los actores que forman parte de la transformación y la dinamización local a través del modelo de la cuádruple hélice. En ese modelo, la universidad, como generadora de conocimiento y capital humano e intelectual, debe vincularse con la ciudadanía, como beneficiaria, pero también productora del conocimiento; la administración pública debe hacerlo como creadora de los marcos reguladores y políticas públicas; y los sectores productivos locales, como potenciales receptores de innovación, pero también como potenciales financiadores de investigación. En definitiva, este modelo relacional debe conformar una gobernanza colaborativa cuyo fin sea analizar, anticipar y cooperar en la gestión del proyecto del futuro territorio.

El quid de la cuestión es cuál debe ser el enfoque desde el cual la universidad debe potenciar esta relación bidireccional con el territorio. En el contexto actual, marcado por la crisis climática, ambiental y energética, resulta ineludible que la sustentabilidad sea el rumbo que oriente la docencia, la investigación y su transferencia al territorio. Las metas establecidas por la ONU a escala global, como los Objetivos de Desarrollo del Milenio o la Nueva Agenda Urbana para el año 2030, constituyen los marcos que las universidades deben adoptar para responder a los desafíos de escala local.

Desde hace algunas décadas, universidades europeas y estadounidenses han comenzado a incorporar la sostenibilidad como una dimensión imperiosa en su quehacer diario, desde su integración en la docencia y en la investigación, la gestión de sus campus, la cultura interna, a la definición de su relación con el territorio. Diversas metodologías han sido creadas en cada geografía para guiar su transición, evaluar su implementación, proporcionar sellos verdes y clasificarlas en base a sus criterios de sostenibilidad. En el ámbito latinoamericano, existe una herramienta de evaluación denominada RIES, desarrollada por la Red Campus Sustentable, que pretende actuar tanto como hoja de ruta para facilitar la transición de las Instituciones de Educación Superior Iberoamericanas, como de metodología de evaluación de desempeño de las políticas de sostenibilidad. Posee cinco categorías, entre las que se encuentran la gobernanza, la cultura sustentable, la academia, la gestión del campus y la vinculación con el medio. Esta última categoría pondera los esfuerzos realizados por las universidades para contribuir a generar dentro y fuera de la universidad una sociedad más justa, más equitativa, más diversa y con perspectiva de género.

Desde la óptica de la institucionalización de la sostenibilidad, esta debe integrarse de manera transversal no sólo en cada universidad estatal, sino que debe calar de forma integral todo el sistema universitario nacional. Ello implica que requiere ser promovida desde instancias superiores institucionalizadas, de modo que incidan hacia arriba en las políticas públicas y hacia abajo en la transición real de su conglomerado de universidades mediante diversas fórmulas, como las promoción de políticas universitarias, la evaluación, los sellos. En España, la Conferencia de Rectores de las Universidades (CRUE) lleva trabajando desde el año 2007 la dimensión de la sostenibilidad universitaria, evaluando el nivel de contribución a la sostenibilidad ambiental de las universidades españolas para conocer los puntos débiles y fuertes fomentar las políticas universitarias en esta materia. En Chile, sin embargo, es una asociación privada, la Red Campus Sustentable, cuya filiación es voluntaria, la que hoy aglutina el debate y la discusión sobre la sostenibilidad en el ámbito universitario, quedando totalmente desvinculada del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas (CRUCH) y del Consorcio de Universidades Estatales del Estado de Chile (CUECH), que son los actuales espacios de discusión y propuestas sobre la calidad del rendimiento y la enseñanza universitaria chilena.

Resulta, por consiguiente, imprescindible plantearse una transformación radical del sistema universitario chileno que, liberado de las trabas burocráticas e ideológicas impuestas por el sistema neoliberal, asuma la sostenibilidad como su bandera y promueva su integración transversal no solo en el ámbito interno, sino sobre todo más allá de los edificios y de sus campus, apuntando a resolver los retos urbanos, a fortalecer el desarrollo sostenible de su territorio y a fomentar la calidad de vida de las personas que lo habitan.



IMPACTOS DEL CORREDOR MIGRATORIO EN CIUDADES DE PERÚ Y CHILE

TRANSFORMACIONES URBANAS DURANTE LA PANDEMIA

IMPACTS OF THE IMMIGRATION CORRIDOR ON PERUVIAN AND CHILEAN CITIES:
URBAN TRANSFORMATIONS DURING THE PANDEMIC

ALBERTO PRADO DÍAZ 1
STELLA SCHROEDER 2
CLAUDIO CORTÉS AROS 3

- 1 **Doctor en Arquitectura**
Universidad Arturo Prat, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Iquique, Chile.
Académico e Investigador vinculado a la Escuela de Arquitectura y a la Facultad de Ingeniería
<https://orcid.org/0000-0002-6392-0694>
alprado@unap.cl
- 2 **Magíster en Ciencias (Urbanismo)**
Universidad de Piura, Facultad de Ingeniería, Piura, Perú.
Directora del Instituto de Urbanismo y Territoriales. Escuela de Arquitectura.
<https://orcid.org/0000-0001-8591-2719>
stella.schroeder@udep.edu.pe
- 3 **Magíster en Antropología y Desarrollo**
Universidad de Antofagasta, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Antofagasta, Chile.
Académico e Investigador del Instituto de Investigaciones Antropológicas.
<https://orcid.org/0000-0002-7015-2590>
claudio.cortes@uantof.cl

El desalojo de migrantes de la plaza Brasil, en la ciudad de Iquique, cuestionable por la violencia de la fuerza pública, dejó de manifiesto no solo el problema humanitario implicado, sino también un punto de inflexión en los intentos por normalizar un proceso donde las ciudades se han visto alteradas por el éxodo de migrantes. El presente estudio indaga en los impactos generados por las sucesivas etapas de migración correspondientes al flujo migratorio venezolano, el cual se caracteriza por una condición de gran vulnerabilidad. Desde inicios de 2020, en etapa de crisis sanitaria y cierre de fronteras, estos migrantes han ingresado por vía terrestre y por pasos no habilitados a Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, con el propósito de encontrar mejores condiciones de vida en los destinos prioritarios en este contexto. Se discuten aquí los enfoques que relacionan flujos y transformaciones como respuestas a factores de reproducción de la sociedad global, con aquellos que conciben la movilidad como una “fuerza creativa” que interactúa en forma autónoma con estas estructuras. Para ello, se explora la movilidad en los centros históricos de tres ciudades ubicadas en zonas de tránsito fronterizo y de ingreso a cada país, donde la interrelación en el espacio público se ha transformado y tensionado: Piura, en Perú, e Iquique y Antofagasta en Chile. Los resultados evidencian similitudes en dinámicas y transformaciones generadas. Dada la condición vulnerable de los migrantes, se observa un incremento en la ocupación del espacio público como resultado de acciones autónomas de autogestión y organización, como también de resistencia local, lo que da cuenta de la relevancia de la movilidad en la sociedad contemporánea. Se recomienda, en suma, adoptar una agenda diferenciada para comprender la conexión entre migrantes y lugares durante la experiencia de movilidad.

Palabras clave: migración, covid-19, espacios públicos, transformaciones urbanas.

The eviction of migrants from Plaza Brasil, in the city of Iquique, an act that was questioned due to the violence used by public forces, revealed not just the humanitarian problem involved, but also a turning point in attempts to normalize a process where cities have been altered by the exodus of migrants. This study looks into the impacts generated by the successive stages of migration within the Venezuelan migratory flow, one characterized by the great vulnerability of these migrants. Since the start of 2020, amid a health crisis and border closures, they have entered Colombia, Ecuador, Peru, Bolivia, and Chile by land using unauthorized crossings, to find better living conditions in these destinations. Here, the approaches which connect flows and transformations as responses to reproduction factors of global society, with those that conceive mobility as a “creative force” that interacts autonomously with these structures, are discussed. To this end, mobility in the historical centers of three cities located in border transit and entry zones to each country, where the interrelation in public space has been transformed and stressed, is explored, namely Piura, in Peru, and Iquique and Antofagasta in Chile. The results show similarities in the dynamics and transformations generated. Given the vulnerable condition of migrants, there is an increase in the occupation of public space, through autonomous actions of self-management and organization, as well as local resistance, demonstrating the relevance of mobility in modern society. All-in-all, it is recommended to adopt a differentiated agenda to understand the connection between migrants and places during the mobility experience.

Keywords: migration, covid-19, public spaces, urban transformations.

I. INTRODUCCIÓN

En América Latina, la crisis social política y económica de Venezuela ha originado el mayor éxodo de población de las dos últimas décadas hacia el sur del continente. Los desplazamientos migratorios se han convertido en un desafío, especialmente para los países receptores; una situación que se ha agravado en la coyuntura de la pandemia de Covid-19, acrecentando la crisis sanitaria, y que exige respuestas inmediatas desde los gobiernos afectados. En este proceso, las ciudades han ocupado un rol sustancial, enfrentándose a una encrucijada, en especial aquellas ubicadas en la franja que enfrenta el océano Pacífico, por donde más de cuatro millones de venezolanos han tomado camino por el corredor geográfico con rumbo al extremo de América.

Perú y Chile han presentado un proceso constante de fortalecimiento económico, al igual que Colombia y Ecuador, al que se suman factores geográficos de continuidad que los han convertido en una opción para los destinos de los migrantes. Según el Monitoreo de Flujo de Población Venezolana en Perú, realizada por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) (2020), en febrero de 2020, la población venezolana en tránsito indicó tener como destino final en su ruta de viaje mayoritariamente al Perú (92,6%), seguidos de Chile (5,3%), Argentina (1,2%) y Bolivia (0,6%). En Perú, han hallado refugio 860.000 venezolanos y en Chile, 361.000 (Escobar, 2019); cifras que consolidan su rol como países receptores de migración transfronteriza y que obligan a sus ciudades a adaptarse.

Las ciudades ubicadas en el corredor migratorio, en zonas de tránsito fronterizo y de ingreso a cada país, hacia las regiones y ciudades prioritarias de migración, como Lima y Santiago, se constituyen en las principales ciudades de destino de la migración. Estas cumplen el rol de receptoras de migrantes y representan atractivas opciones de empleo. En la región norte del Perú las actividades de servicios, agroexportación, y extractivas, lideran la economía posicionándose como una alternativa laboral para migrantes. Las ciudades del norte de Chile presentan prevalencia como atractivo migratorio por el desarrollo de la minería, los servicios y el intercambio comercial de la Zona Franca, como resultado de su capacidad para seguir liderando el dinamismo económico. Así, debido a su condición de ciudades de frontera, Piura, en Perú, e Iquique y Antofagasta, en Chile, cumplen un doble rol, de tránsito y de receptoras de migrantes.

En este devenir, dichas ciudades se han transformado en términos de ocupación y reconfiguración del espacio público, integrando los desplazamientos de los migrantes. A partir del crecimiento del comercio ambulante y los asentamientos informales en las periferias, los migrantes aportan con nuevos estilos de vida y agregan un componente de intranquilidad social en la actualidad. Sobre todo, la falta de respuestas

adecuadas desde los gobiernos locales, tensiona la realidad social de las ciudades, especialmente en aquellas a las que se aboca este estudio, exacerbando las posiciones extremas que cuestionan la llegada de migrantes.

El protagonismo del espacio en la constitución de la realidad social de la movilidad migrante y su articulación con los procesos de reproducción de la sociedad global (Santos, 2004; Canales, 2016; Maldonado, Martínez Pizarro y Martínez, 2018), se encuentra en debate. Por una parte, están quienes sitúan los desplazamientos, permanencia y reasentamientos de la población migrante, como respuestas a las dinámicas de transformación de la sociedad contemporánea condicionadas por factores de reproducción del capital, demografía, de las estructuras de clases y desigualdad social (Canales, 2013) y, por otra, los que ven este fenómeno como una fuerza "creativa" por atender a necesidades básicas de sobrevivencia (Casas-Cortes, 2020). Para Bojadzijeve y Serhat (2010), se trata de una respuesta autónoma de la migración, en la configuración de la movilidad en el espacio, que emerge de los conflictos sociales, lo cual lleva a repensar los enfoques para analizar la trayectoria migratoria sudamericana.

En este contexto, el objetivo planteado por la investigación expuesta es contribuir a los debates sobre las relaciones entre el espacio y sus usuarios, examinando la interrelación entre los migrantes y el espacio público a través de su uso cotidiano en el centro histórico de las tres ciudades sudamericanas. Se busca entender las especificidades de la relación entre este grupo de usuarios y el espacio público, identificando aquellas tácticas de supervivencia como también aquellas de resistencia y organización, y comparando las dinámicas y transformaciones urbanas en los centros de las tres ciudades.

Con base en discusiones teóricas sobre la precariedad de la migración temporal y la intersección entre los migrantes y el espacio urbano, la propuesta del trabajo busca ampliar la reflexión hacia la incidencia de las dinámicas migratorias en la reconfiguración de las ciudades, lo que presupone, en un mundo globalizado, ponderar al migrante como un impulsor activo de la reestructuración urbana (Bork-Huffer et al., 2014; Maldonado et al., 2018).

II. MARCO TEÓRICO

La migración se construye en un escenario complejo, de múltiples variables, agudizado por la crisis sanitaria que sobrepasa los ribetes humanitarios en un marco que otorga el proceso de la globalización. Hasta la fecha, existen diversas investigaciones que abordan los efectos de los procesos migratorios y el modo en que ellos, en tanto dinámicas socio-espaciales, han marcado el desarrollo de las ciudades,



Figura 1. Corredor migratorio venezolano. Fuente: Elaboración de los autores.

el uso del espacio público, los procesos de expansión urbana, las políticas y la economía local (Etzold, 2019). Asimismo, se encuentran aquellos que evalúan la dimensión global de las transformaciones territoriales que están afectando a los países sudamericanos, como respuestas a factores de reproducción de la sociedad global (Santos; 2004; Canales, 2013; 2016; Maldonado, 2018).

En el escenario de crisis política y socioeconómica de Venezuela, al que se suma la emergencia sanitaria y las restricciones migratorias impuestas por los gobiernos sudamericanos, los desplazamientos del flujo migratorio venezolano encontraron puntos permeables en las fronteras de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile. Una situación que permitió configurar el corredor migratorio (Figura 1), como una experiencia concreta potenciada por la continuidad geográfica, y por las experiencias compartidas por los migrantes pioneros a través de las redes sociales, que permiten comprender las relaciones sistémicas y sus nexos, favoreciendo el éxodo de población e incrementando el número de personas que ingresaron por vías irregulares o informales.

En una primera instancia, a escala sudamericana, la crisis económica y social de Venezuela y Colombia (durante inicios de la década de 2000) provocó la migración hacia Perú y

Chile, los que se posicionaron como países receptores de migrantes (OIM, 2020). A escala nacional, como parte del corredor geográfico migratorio, Perú y Chile responden tanto a su condición de países de tránsito como de receptores de flujos migratorios, y, a escala local, sus ciudades estratégicas se enfrentan a una encrucijada.

En el ámbito de la transformación de los espacios de la ciudad, se encuentra la propuesta de Datta y Brickell (2011), la cual permite observar e interactuar con las diversas dinámicas de los migrantes y se abre a una comprensión de la movilidad, amplia y espacialmente compleja, en relación con los procesos de modificación y adaptación de lugares, de una groundedness (conexión a tierra) durante aquellas interacciones. El enfoque translocal encarna no solamente el estudio de las relaciones locales-globales sino, a la vez, las dinámicas locales. Las transformaciones urbanas como reconfiguraciones translocales, resultantes de aquellas prácticas sociales, que crean y transforman las formas (Santos, 1996), y como formas significativas que materializan la existencia humana, donde no hay ser humano que no surja en el interior de un mundo de materialidades humanizadas (Silveira, 2014), se constituyen en enunciados que simultáneamente permiten recuperar y develar la totalidad social, en otras palabras, el espacio como un todo.

En este marco, los espacios públicos como escenarios de disputa, confluencia compleja y conflictiva de diferentes actores, muestran las diversas formas de apropiación de una ciudadanía activa (García-Arias y Hernández-Pilgarrín, 2019) y, paralelamente, pueden desempeñar un papel clave en la mejora de la inclusión de los migrantes al actuar como lugares para el diálogo y el intercambio intercultural (Price y Chacko, 2012). Asimismo, Kohn (2004) identifica tres componentes del espacio público: propiedad, accesibilidad e intersubjetividad. Relaciona la propiedad con los bienes públicos; la accesibilidad con la posibilidad de ingreso a todos sus habitantes; y la intersubjetividad con el aspecto social y el fomento de la comunicación y la interacción. El estudio del espacio público gana profundidad al adoptar un enfoque más centrado en las personas y su papel fundamental en la vida social y económica de las comunidades. En ese sentido, Borja y Muxí (2003), Johnson y Glover (2013) y Wittmer (2017) han dado cuenta de su importancia en la ciudad. Cabe añadir que en la ciudad existen diferentes usos del suelo y el espacio público tiene la función de vincularlos, crear lugares de esparcimiento, de intercambio de productos o de creación de hitos simbólicos (Carrión 2007).

En general, se reconoce que el espacio es producido, dotado de significado por sus habitantes y usuarios, y producto de relaciones complejas de poder (Lefebvre, 2013; de Certau, 1999). Al igual que el concepto de “apropiación”, este resultado de la acción creadora de los ciudadanos expresada

en el espacio de la ciudad, los que se concitan y convergen en la producción del espacio. El diseño y las funciones propuestas del espacio público son, según Lefebvre (2013), las representaciones del espacio que reflejan las “decisiones sobre qué -y quién- debe ser visible y qué no [cuando se habla de] conceptos de orden y desorden” (Zukin, 1995). Esta dualidad entre los usos del espacio, en el proceso de toma de decisiones y el usuario o los usuarios como formadores activos del espacio, genera la pregunta: ¿quién realmente es el usuario y cómo se apropia del espacio?

Para inicios del año 2021, las medidas adoptadas por los países de la región buscaron controlar la expansión de la pandemia. Con la declaración de emergencia sanitaria, aumentaron las restricciones a la libertad de circulación, y con el cierre de las fronteras, se decretó la prohibición de entrada de extranjeros no residentes en su territorio. Las disposiciones de confinamiento de la población, la crisis en la atención hospitalaria y la vacunación obligatoria generaron un impacto diferenciado en los distintos grupos de población, afectando en mayor medida a la población de escasos recursos y con trabajos precarios e informales. De esta forma, la llegada masiva de migrantes se sumó a una parte importante de la población local, la que debió salir de sus casas y barrios para buscar el sustento para sus familias, desarrollando diversas estrategias de subsistencia y apropiación del espacio público.

III. METODOLOGÍA

Dada la amplitud del fenómeno migratorio se buscó diseñar una metodología de trabajo que permitiese abordar la complejidad dinámica de ocupación del espacio urbano –y sus restricciones– en las ciudades elegidas. Por tanto, una primera decisión del equipo de trabajo fue la elección de los centros urbanos, para lo cual un primer plano de reflexión pasó por entender las particularidades de cada ciudad, sus actividades económicas, sus aspectos demográficos y de localización, entre otros, contextualizando la movilidad venezolana en su tránsito por el corredor migratorio. De esta forma, el abordaje desde la geografía, la arquitectura y la antropología se constituye en una visión multidimensional que favorece el análisis del fenómeno migratorio y su interacción en el espacio público. En concreto, la dimensión espacial –el tránsito por lugares y territorios– fue uno de los objetivos a abordar, por lo que se optó por considerar la estrategia de la observación, pero desde una perspectiva que permitiese dialogar desde una estrategia multilocalizada (Rivero, 2017). Se buscó privilegiar la observación de los desplazamientos en aquellos puntos que, durante la pandemia, se mantenían como una referencia constante de ocupación de migrantes, lo que se asumió como un espacio para compartir el acceso a recursos, alojamiento e información relativa a las próximas etapas de su “viaje”.

Respecto al enfoque de investigación, se optó por una metodología descriptiva y un enfoque cualitativo (Flick, 2012), que se caracteriza por captar y reconstruir significados (Ruiz, 2012), puesto que favorecerían la profundización en términos de la escala analizada, constituida por el desplazamiento de individuos en el contexto de los centros históricos. Su aplicación se articuló con el uso de una pauta de observación y su finalidad fue identificar el movimiento espacial de las personas migrantes en el espacio público, en un contexto de pandemia y, por ende, de tensiones respecto al uso y acceso a los servicios en dicho espacio. El registro se complementó con fotografías, dada la importancia de los datos visuales (Banks, 2010) y con la elaboración de croquis a partir de los mapeos de flujo de desplazamiento de las personas por las diferentes calles de la ciudad, lo que permitió reconstruir los planos adjuntos en la próxima sección. Finalmente, el trabajo de campo se completó con conversaciones de tipo abiertas y breves que, en muchos casos, surgieron en el transcurso de la observación de forma breve y no lo menos invasiva posible para no afectar de sobremana la vulnerabilidad de las personas migrantes y las complejas condiciones en las que se encontraban.

IV. RESULTADOS

El rol dual de las ciudades como corredor migratorio de tránsito y receptoras se constituyó, efectivamente, en una constante, donde las prácticas de los migrantes se fueron reproduciendo en los distintos lugares. A través de las observaciones realizadas en cada ciudad fue posible identificar la presencia de variadas formas de ocupación. La perspectiva constructivista, al proveer al análisis de las características de los flujos y trayectorias en el espacio público, favoreció la comprensión de la dinámica de desplazamiento, dando sentido a la ocupación de los centros urbanos en el contexto específico de la pandemia y permitiendo, no solo poner en discusión las particularidades y generalidades del fenómeno en las tres ciudades, sino también desarrollar posibilidades de profundización y continuidad del estudio.

En cuanto a la visibilidad del migrante en el espacio de las tres ciudades, se puede advertir claramente una nueva dinámica generada por los migrantes y un aumento de actividades económicas asociadas. Las Figuras 2, 3 y 4 muestran el mapeo de las actividades de la comunidad venezolana en relación con las actividades comerciales del centro y sus espacios públicos.

La ciudad de Piura (Figura 2) es la quinta ciudad con mayor población del país, con alrededor de 480 mil habitantes (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2018). Debido a su ubicación fronteriza, es el destino de los migrantes que pasan por la frontera con Ecuador y es la

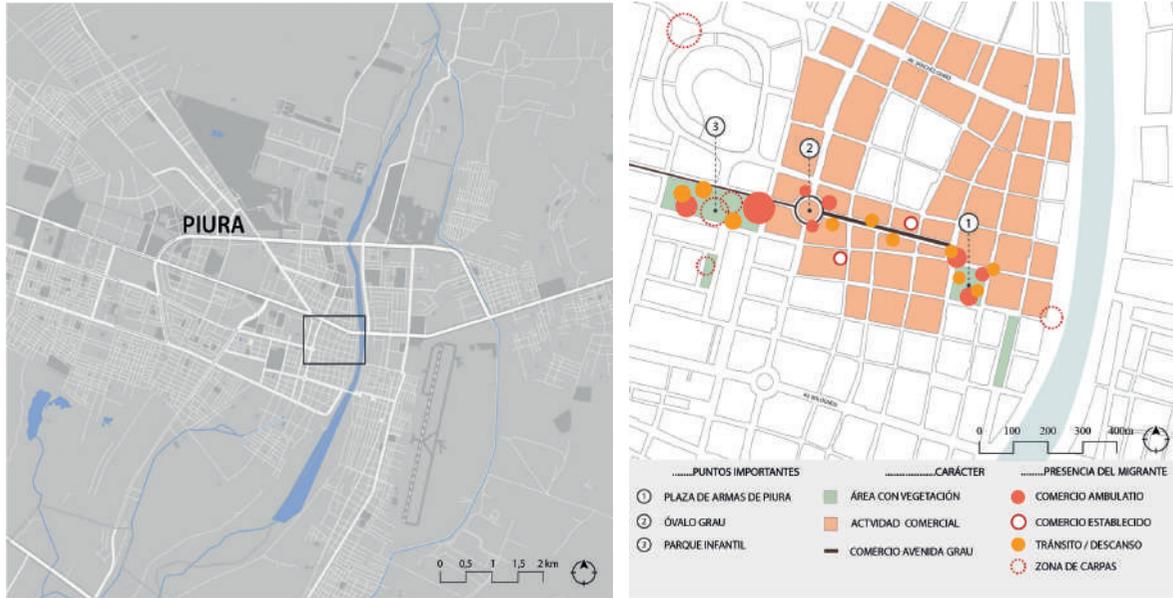


Figura 2. Centro histórico de Piura y desplazamiento urbano de migrantes. Fuente: Elaboración de Angie Calle.

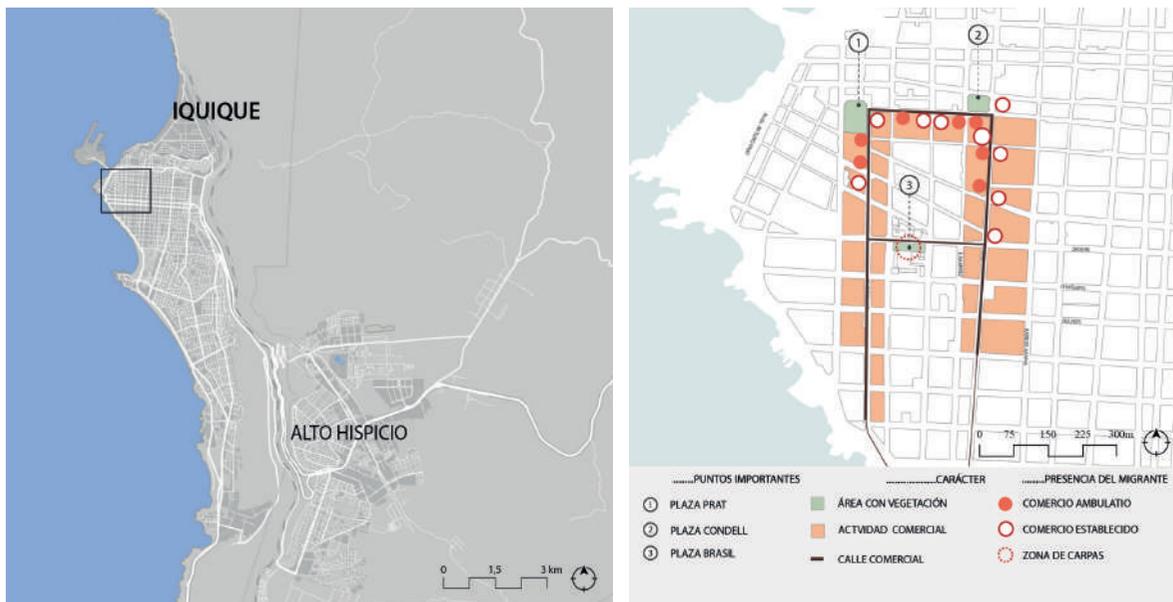


Figura 3. Centro histórico de Iquique y desplazamiento urbano de migrantes. Fuente: Elaboración de los autores.



Figura 4. Centro histórico de Antofagasta y desplazamiento urbano de migrantes. Fuente: Elaboración de los autores.

zona de tránsito hacia las demás regiones del sur del país. La ciudad experimentó un crecimiento exponencial impulsado a través de invasiones o mercados ilegales de tierras. Además, se estima que el 90% de la población trabaja en el sector informal, muchos de ellos en los servicios y la construcción (INEI, 2018). En la estructura urbana del centro histórico resaltan la Plaza de Armas (1) y la Avenida y el Óvalo Grau (2), donde se evidencia una presencia notoria de refugiados y migrantes venezolanos, con una mayor concentración en la Avenida Grau, una de las principales avenidas de la ciudad. En sus primeras cuadras, esta se destaca por constituir un importante eje comercial que se constata en el flujo peatonal, las tiendas y algunos locales tradicionales.

La ciudad de Iquique y la de Alto Hospicio conforman una conurbación cuya población total, según el censo 2017, alcanza los 300 mil habitantes. Iquique se extiende por una estrecha plataforma costera y su centro (Figura 3) se configuró históricamente a partir de su relación con el puerto y las actividades que se fueron desarrollando. La llegada de grupos de venezolanos durante el año 2020 marcó un punto de inflexión de carácter humanitario. Soportando condiciones climáticas extremas, familias migrantes traspasaron la frontera a más de cuatro mil metros sobre el nivel mar, desde el altiplano de Bolivia y Chile, descendieron hacia Iquique, cruzando el desierto y arribaron a la ciudad; y el centro histórico se estableció como punto de referencia para la recepción de estos grupos de personas. En la estructura

urbana del centro histórico destacan tres plazas, las que confieren un orden a la ciudad: la principal, la Plaza Prat (1), lugar donde se reúnen las actividades financieras y sociales, y donde la presencia patrimonial está dada por los edificios del teatro Municipal, los cafés y los clubes; la Plaza Condell (2), que concentra las actividades comerciales que se extienden por las calles aledañas; y, por último, la Plaza Brasil (3), vinculada con la unidad urbana barrial que acogió a los antiguos migrantes que le dieron su nombre: el “Barrio Inglés”.

La ciudad de Antofagasta, en tanto, ha sido desde su fundación, un centro de atracción cosmopolita. De origen eminentemente minero se caracterizó por atraer a obreros y familias de diferentes rincones del mundo. Hoy en día, con una población que sobrepasa los 360.000 habitantes, según el Censo 2017, es la región que detenta la mayor cantidad de yacimientos cupríferos en el país, por lo que su explotación establece, a su vez, un efecto importante en la dinámica urbana de la región y atrae a nuevos habitantes en la búsqueda de trabajo. Es una de las ciudades con mayor población migrante del norte de Chile. En la estructura urbana del centro histórico destacan las calles Paseo Prat (3) y Matta (7), una de las principales arterias de la ciudad, que se ubica cerca del Mall Plaza (2) (Figura 4) y concentra el mayor flujo de migrantes.

En los tres centros se observaron tres categorías de ocupación y transformación. Las Figuras 5 y 6 ilustran algunas de esas dinámicas observadas en el centro histórico de la ciudad de



Figura 5. Dinámicas observadas en el centro histórico de la ciudad de Piura. Izquierda: Galerías Avenida Grau. Centro: Avenida Grau. Derecha: Parque Infantil. Fuente: Fotografías de los autores y de El Comercio (2018).



Figura 6. Fotografías dinámicas observadas en el centro histórico de la ciudad de Antofagasta. Izquierda: Calle-paseo peatonal Arturo Prat. Centro: Zona de ocupación en ciclovía de Av. Balmaceda, frente a Mall Antofagasta. Derecha: Amasandería "Puro Colombia", en calle Ossa. Fuente: Fotografías de los autores.

Piura y de Antofagasta. Una primera categoría corresponde al comercio formal, referida al comercio establecido, y presenta una asociación con los migrantes que se vincula con la vocación de estos y con sus prácticas de identidad. En las tres ciudades, se puede evidenciar una nueva dinámica generada, un aumento de actividades económicas: barberías, servicios, venta de ropa y lugares de comida rápida, administrados por los migrantes. A través de las tiendas se crean redes sociales y se establecen otros comercios. En Piura, el comercio formal del grupo migratorio de Venezuela es un fenómeno de los últimos cinco años y se ha intensificado con la pandemia. En las dos ciudades chilenas, pero en especial en Antofagasta, la primera ola migratoria de origen colombiano data de la década de 2010 y la presencia de migrantes en los centros históricos es común, por lo que no se visibiliza y no es posible identificar a los venezolanos. En la práctica, se suman a una sinergia participativa e integrativa (Massó Guijarro, 2013) asociada con la actividad económica informal de calle. En el

caso de Iquique, la cantidad de tiendas administradas por migrantes ha aumentado considerablemente en los últimos años, con la llegada de los primeros migrantes de Venezuela, concentrándose en ferias o mini centros de forma alternada.

El comercio ambulatorio informal es un fenómeno generalizado en las tres ciudades analizadas, que se percibe de forma polarizada. Los comerciantes se concentran en las calles más concurridas del centro, aunque en los horarios de tarde/noche se desplazan a los espacios fuera de los centros comerciales o parques. Los vendedores ambulantes y los puestos de comida en las calles forman parte de la actividad comercial existente que da a los espacios abiertos un carácter especial, más allá del quehacer productivo y de la vinculación social que generan. Entre los aspectos más simbólicos del consumo, se encontró la apropiación territorial, donde las expresiones culturales explícitas de los migrantes, asociadas a los espacios abiertos, como la música, la comida y la bebida,



Figura 7. Dinámicas observadas en plaza Brasil de Iquique. Fuente: Fotografía de los autores.

pueden considerarse actividades de apego al lugar. Son los mismos vendedores que vienen todos los días ocupando los mismos sitios. Indican que existe una cierta organización entre ellos y todos se conocen. A pesar de las restricciones de movilidad de la pandemia, se observa una alta cantidad de ambulantes en las principales calles del centro; en Piura, esto ocurre mayormente en la Avenida y el óvalo Grau (2). En Iquique las actividades comerciales se concentraron en las calles Tarapacá y Vivar, donde la informalidad predomina ocupando las calles, y la presencia de migrantes venezolanos es minoritaria. En Antofagasta, la mayor concentración del comercio informal se ubica en calle Matta (7), concretamente en lugares con mayor afluencia de público, por el control de la policía.

Por último, las formas de ocupación de carácter temporal del tipo campamento, a través de carpas y toldos, se han dado en el espacio público de los tres centros históricos, tanto en plazas, sitios baldíos y áreas verdes y recreativas, como en zonas de playa. En Piura, sitios como el Parque Infantil (3) o las áreas verdes en la Urbanización Los Cocos están ocupados con carpas como espacios de pernoctación. En Antofagasta, ante la falta de espacio en áreas verdes en el centro, la ocupación temporal se ha desplazado hacia la zona intersticial entre el Centro Institucional y Comercial y la zona del puerto y del Mall Plaza Antofagasta (2). Antes de la llegada masiva de migrantes venezolanos, era utilizada como lugar de asentamiento temporal para la población en “situación de calle”. Actualmente, se mantiene una ocupación visible en dichos espacios, principalmente durante el día. Gracias a información recabada, se puede afirmar que durante la noche se instalan carpas de familias migrantes, sobre todo, en las zonas aledañas al puerto, dado que durante el día dichos

espacios cuentan con vigilancia que hace difícil mantener un establecimiento permanente. Mientras que en Piura y Antofagasta la ocupación tiene un carácter muy temporal, en Iquique se observa una apropiación del espacio por un periodo mayor de tiempo. La zona de carpas de migrantes se concentra en un foco de apropiación, la Plaza Brasil (Figura 7).

Como caso especial, la ocupación de la Plaza Brasil adquirió un carácter particular por su desenlace: el violento desalojo de finales de septiembre por parte de la policía. La ocupación se inició durante el mes de septiembre del año 2020 y se mantuvo activa en forma interrumpida como campamento durante un año. La apropiación, de carácter transitoria, evidenció una dinámica de autogestión y resistencia como medio de presión para obtener una respuesta desde el gobierno central y alcanzar sus proyectos de migración. La forma de la apropiación se caracterizó la organización y planificación del espacio plaza, en zonas de familias y de solteros, por la instalación de sus carpas y por la distribución de espacios de cocina, comedores compartidos y toldos de sanitarios y duchas. El proceso siguió con la zonificación de usos y actividades, diferenciadas por necesidades de grupos familiares y/o de solteros. La apropiación fue aceptada por la comunidad de vecinos en una primera etapa, cuando prevaleció el carácter humanitario y la presencia de niños/as y mujeres marcaron el proceso. Una actuación, acorde con una ciudad que se identifica multicultural desde sus orígenes, donde la costumbre es vivir entre migrantes, con diversidades étnicas y socioculturales. Sin embargo, en la espera de una respuesta desde el gobierno, las críticas y los comentarios discriminatorios fueron en aumento, lo que acabó desencadenando un desenlace sumamente violento.

V. DISCUSIONES

Los resultados de la investigación expuesta permiten evidenciar los efectos de la migración en la dimensión espacial de tres ciudades en estudio e identificar aquellas tácticas de supervivencia locales desarrolladas. Se puede observar una dinámica espacial vinculada a los migrantes y a las formas de ocupar el espacio urbano. El contexto, las prácticas y las formas en que este se utiliza para cubrir las necesidades varían y están relacionados con los casos y las circunstancias individuales. Más en Perú, país que es reconocido por sus altos índices de informalidad, al igual que en las ciudades de la zona norte de Chile, donde estas formas de ocupación no son nuevas, ni diferentes a las que se realizaban antes de la llegada de los migrantes y refugiados venezolanos.

Los hallazgos obtenidos deben ser evaluados con cautela debido a algunas limitaciones metodológicas que podrían comprometer su validez externa. En tal sentido, cabe mencionar una dificultad transversal presente durante la pandemia: tanto las restricciones a la movilidad de las personas, como la dimensión, el alcance y la velocidad del proceso migratorio venezolano, problematizaron la recolección de información, dada la imposibilidad de mantener un contacto permanente con los migrantes.

Por otra parte, los migrantes, dependiendo de su estatus socioeconómico y su origen, pero también de las políticas migratorias específicas de los países receptores, se encontraban condicionados, en distintos grados, incluidos o excluidos de acceder a las instituciones, infraestructuras y servicios urbanos. Algunos crearon y/o ampliaron espacios informales a fin de asegurar un medio de vida, una vivienda o la educación (Roy y AlSayyad, 2004). En el caso de la ocupación de espacios urbanos con carpas, específicamente en Iquique, la llegada de los migrantes supone un desafío a la regulación estatal establecida y a los regímenes políticos de los países receptores. Como argumenta Bork-Huffer et al. (2014), la situación de ser migrante niega las oportunidades de hacer planes y decisiones a largo plazo para el trabajo y la vida, ya que se permanece en condiciones improvisadas, frágiles y temporales. La visibilidad de la práctica humana a través del uso cotidiano de un grupo masivo de migrantes trae a la luz la importancia y el significado de su representación. "El propio acto de representar al propio grupo [...] ante un público más amplio crea un espacio de representación" (Mitchell, 2003) y tal es el caso de los tres centros.

Sin embargo, al adaptarse al entorno urbano, los migrantes están transformando los espacios urbanos según sus necesidades, opciones y restricciones. Así ocurre con los migrantes vendedores ambulantes que, en las tres ciudades, crean nuevos espacios informales flexibles

y fluidos, que cumplen funciones sociales, culturales y económicas fundamentales (Etzold, Keck, Bohle y Zingel, 2009). Los espacios públicos son focos de orden público y las actividades de los vendedores suelen provocar una respuesta del personal de seguridad y de los vendedores locales (Bork-Huffer et al, 2014). Corroborando el protagonismo que adquiere el espacio público, las zonas urbanas presentan una profunda ambivalencia, ya que, para muchos, son tanto lugares de esperanza y oportunidades como lugares de conflicto y sobrevivencia. Esta ambivalencia da forma a las interacciones y la negociación de los espacios públicos urbanos. Desde esta óptica, el estudio evidencia similitudes y particularidades en cada una de las tres ciudades, en los patrones espaciales y temporales del uso, como también en las acciones de resistencia local ante un migrante vulnerable, manifestada en intentos de normalizar una realidad.

VI. CONCLUSIONES

El objetivo de este trabajo fue contribuir a los debates sobre las relaciones entre el espacio y sus usuarios, examinando la interrelación entre los migrantes y el espacio público a través de su uso cotidiano en el centro histórico de las tres ciudades sudamericanas: Piura, en Perú; Iquique y Antofagasta, en Chile. La presencia de la migración en el paisaje urbano contribuye a cuestionar el uso y los significados dados a los espacios urbanos. En este sentido, se avanzó hacia la comprensión de las especificidades de la relación entre este grupo de usuarios y el espacio público.

Para concluir, cabe señalar que en este estudio la integración se concibe como una cuestión de igualdad relacional, por consiguiente, esta debería promover relaciones más igualitarias entre las personas, en las que las redes sociales se han vuelto muy importantes. Sin embargo, la igualdad no necesariamente indica la integración como una situación en la que se superan las fronteras sociales. Además, las personas pueden identificarse con grupos diferentes, locales o transnacionales, y la afiliación personal puede ser más fuerte que las nacionales.

Los ciudadanos urbanos conviven, reaccionan y contribuyen a la dinámica de los espacios urbanos. Las ciudades receptoras y de tránsito se han ido transformando a través de dinámicas también transitorias, mediante las cuales la ubicación de los migrantes ha ido cambiando con el tiempo en cada ciudad, llevando consigo las prácticas transnacionales respectivas. En este contexto de movilidad interna se genera un proceso de adaptación e integración y de resistencia, que da lugar a transformaciones socioculturales, las cuales, a su vez, irán creando nuevas relaciones entre migrantes y locales.

Los hallazgos de este estudio tienen implicaciones significativas para la comprensión de los procesos urbanos, en cuanto contribución al debate sobre el dinamismo en las ciudades. Partiendo de la base que los espacios públicos fomentan la comunicación, se puede sostener que ese potencial para reconectar todas las partes puede originar nuevas formas de coexistencia, permitiendo la mezcla social, la participación ciudadana y el sentido de pertenencia. Existe una clara necesidad de una comprensión más profunda de la dinámica en el espacio urbano de nuestras ciudades con respecto a los flujos migratorios, más aún con el surgimiento de movilizaciones que presentan actitudes anti-migrantes y xenófobas. No obstante, estas tácticas de supervivencia, como también aquellas de resistencia y organización, pueden estimular y apoyar la innovación urbana, aumentar la competitividad de las ciudades y, en última instancia, contribuir a su desarrollo económico.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banks, M. (2010). *Los datos visuales en Investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata, S.L.
- Bojadžijev, M. y Serhat, K. (2010). Recuperating the Sideshows of Capitalism: The Autonomy of Migration Today. *e-flux Journal*, (17). Recuperado de <https://www.e-flux.com/journal/17/67379/recuperating-the-sideshows-of-capitalism-the-autonomy-of-migration-today/>
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.
- Bork-Huffer, T., Etzold, B., Gransow, B., Tomba, L., Sterly, H., Suka, K. y Flock, R. (2014). Agency and the Making of Transient Urban. *Population, Space and Place*, 22(2). DOI: <https://doi.org/10.1002/psp.1890>
- Canales, A. (2013). La migración en la reproducción de la sociedad global. *Migración y desarrollo*, 11(21), 09-41. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-75992013000200002&lng=es&tlng=es.
- Canales, A. (2016). La migración en la reproducción de la sociedad. Elementos para una teoría de las migraciones. En Canales, A. (Coord.), *Debates contemporáneos sobre migración internacional. Una mirada desde América Latina* (21-63). México: Universidad de Guadalajara.
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. En Segovia, O. (Ed.), *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp.79-97). Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Casas-Cortés, M. (2020). La autonomía de la migración: Una perspectiva alternativa sobre la movilidad humana y los controles migratorios. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, (46), 65-92. DOI: [empiria.46.2020.2697](https://doi.org/10.26907/2697)
- Datta, A. y Brickell, K. (2011). *Translocal Geographies: Spaces, Places, Connections*. Farnham: Ashgate.
- De Certau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana/ITESO/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- El Comercio (15 abril 2018). ¿Cuál es la situación de los venezolanos en las regiones? Recuperado de <https://elcomercio.pe/peru/situacion-venezolanos-regiones-noticia-511858-noticia/>
- Escobar La Cruz, R. (2019, June 25). Los 'panas' que vienen. *El país*. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2019/06/24/migrados/1561370637_128671.html
- Etzold B., Keck M., Bohle H. G. y Zingel, W. P. (2009). Informality as agency. Negotiating food security in Dhaka. *Die Erde*, (140), 3-24.
- Etzold, B. (2019). Migrants Turn Cities at the Crossroads into 'Transient Urban Spaces'. Understanding the relations between migration, translocality, and urban transformations. *Research Group Transient Spaces & Societies*. DOI: <https://doi.org/10.34834/2019.0005>
- Flick, U. (2012). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- García-Arias, M. F. y Hernández-Pilgárin, G. (2019). Obsolescencia y revitalización de un parque. Acción colectiva, cognición y ciudadanía en la apropiación del espacio público. *Revista Eleuthera*, 20, 55-72. DOI: <https://doi.org/10.17151/eleu.2019.20.4>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI] (2018). *Producción y Empleo Informal en el Perú*. Recuperado de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1589/
- Johnson, A. J. y Glover, T. D. (2013). Understanding Urban Public Space in a Leisure Context. *Leisure Sciences*, 35(2), 190-197. DOI: <https://doi.org/10.1080/01490400.2013.761922>
- Kohn, M. (2004). *Brave new neighborhoods: the privatization of public space*. New York: Routledge.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitan Swing.
- Maldonado, C., Martínez Pizarro, J., Martínez, R. (2018). *Protección social y migración. Una mirada desde las vulnerabilidades a lo largo del ciclo de la migración y de la vida de las personas*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Documentos de Proyectos. Santiago: Naciones Unidas.
- Massó Guijarro, E. (2013). Overcoming methodological nationalism: Cosmopolitan communities of interaction in the Lavapiés neighborhood. *Migraciones Internacionales*, 7(2), 71-100. DOI: <https://doi.org/10.17428/rmi.v7i25.697>
- Mitchell, D. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. New York: The Guilford Press.
- Organización Internacional para las Migraciones [OIM] (2020). *Monitoreo de flujo de población venezolana en el Perú*. Recuperado de [https://www.unicef.org/peru/media/6361/file/DTM_7 - Datos sobre población venezolana en Perú.pdf](https://www.unicef.org/peru/media/6361/file/DTM_7_-_Datos_sobre_poblacion_venezolana_en_Peru.pdf)
- Price, M. y Chacko, E. (2012). *Migrants' Inclusion in Cities. Innovative Urban Policies and Practices*. New York: UN-Habitat y UNESCO.
- Rivero, P. J. (2017). La investigación multilocalizada en los estudios migratorios transnacionales. Aportes teóricos y prácticos. *Trabajo y sociedad*, (28), 327-342.
- Roy, A. y Alsayyad, N. (Eds.) (2004). *Urban Informality. Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America and South Asia*. Lexington Books: Oxford.
- Ruiz, J. I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-tau.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización. Del pensamiento único a la conciencia universal*. Bogotá: Ediciones Convenio Andrés Bello.
- Silveira, M. (2014). Geografía y formación socioespacial: por un debate

sustantivo. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, 2(16), 141-168.
Recuperado en: <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/download/592/546>

Wittmer, E. (2017). *Aménager les espaces publics - Mettre en place le processus - Portail territorial*. París: Territorial Éditions.

Zukin, S. (1995). *The cultures of cities*. Cambridge: Blackwell.

CRISIS SOCIOPOLÍTICA, PANDEMIA Y VIVIENDA PRECARIA: ¹

¿ARRAIGO HAITIANO EN SANTIAGO DE CHILE? (2019-2021)

SOCIO-POLITICAL CRISIS, PANDEMIC, AND PRECARIOUS HOUSING:
HAITIAN TIES IN SANTIAGO DE CHILE? (2019-2021)

JUAN CARLOS RODRIGUEZ-TORRENT ²
EMILIANO NICOLÁS GISSI-BARBIERI ³

- ¹ Este artículo es parte del Proyecto Fondecyt N°1200082 (2020-2024), "Construyendo el futuro desde Chile: Prácticas, imaginarios y arraigos entre migrantes venezolanos, colombianos y haitianos residentes en Santiago y Valparaíso"
- ² Doctor en Ciencias Antropológicas
Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura, Valparaíso, Chile.
Profesor Titular Escuela de Diseño, investigador del Centro de Investigación en Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales
<https://orcid.org/0000-0002-8451-2200>
juan.rodriguez@uv.cl
- ³ Doctor en Ciencias Antropológicas
Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales, Santiago, Chile.
Profesor e Investigador del Departamento y Escuela de Antropología, Director de la RED-Nomádas
<http://orcid.org/0000-0001-5059-7691>
ngissi@uchile.cl

La lógica del llamado “distanciamiento social” ha puesto en evidencia la vulnerabilidad de los inmigrantes, especialmente de origen haitiano. Frente a ello, a través de una metodología cualitativa, se propuso explorar la relación entre las medidas decretadas ante la pandemia, una crisis político-social que le antecede, el trabajo informal y la vivienda precaria, ya que en estos puntos existen claves para comprender la formación de un hábitat singular, formas de vinculación y constitución de un “nosotros territorializado”, que entrega respuestas al cómo se vive la crisis sanitaria y cómo se redefine el proyecto de vida y la inserción social en Chile, en particular en Santiago. Se trata de una población joven con dificultades para ejercer el derecho a la ciudad dentro de principios de democracia, igualdad y justicia social, quienes son alterizados de manera subalterna, debido al racismo cotidiano e institucional. Esas condiciones tienen efectos en la trayectoria migrante y sus intenciones de arraigo, como también en las tendencias de retorno a los países de origen.

Palabras clave: pandemia, haitianos, incertidumbre, inserción social, vivienda.

The logic of the so-called “social distancing” has highlighted the vulnerability of immigrants, especially those of Haitian origin. Facing this, through qualitative methodology, the relationship between the measures decreed in the face of the pandemic, a political-social crisis that precedes it, informal labor, and precarious housing, is explored, since these points are key to understanding the formation of a unique habitat, ties, and the building of a “territorialized us”, which provides answers to how the health crisis is lived, and how the project of life and social insertion in Chile, particularly in Santiago, is redefined. This is a young population with difficulties to exercise the right to the city within the principles of democracy, equality, and social justice, being cast as second class due to daily and institutional racism. These conditions have effects on the migrant route, their intentions to settle, and the tendency to return to their countries of origin.

Keywords: pandemic, haitians, uncertainty, social insertion, housing.

I. INTRODUCCIÓN

Distintos contextos de crisis tienden a aumentar las vulneraciones y pobreza, así como a activar los mecanismos de movilidad intra y extra regional o de "expulsión" (Sassen, 2015). Los desplazados en cada lugar nuevo deben establecer estrategias socioespaciales para que el sistema de vida perviva. Obedeciendo las reglas del mercado y del Estado, ha sido persistente en los últimos años la movilidad intrarregional y migrante hacia Chile, y actualmente, cuando se ven adicionadas nuevas condiciones -estallido social, epidemia (Covid-19), cambios en las leyes migratorias y proceso constitucional-, los migrantes buscan, atraídos por la estabilidad económica y política (Aninat y Vergara, 2019), una vida que les permita vivir con dignidad (Nussbaum, 2020) y reconocimiento (Taylor 1993; Thayer, 2016).

Residen 1.492.522 extranjeros en el país, correspondiente al 8% de la población. Unos 750.000 han ingresado en los últimos cuatro años (Instituto Nacional de Estadísticas [INE] y Departamento de Extranjería y Migraciones [DEM], 2020), transformando las tendencias migratorias orientadas a los países centrales, en coherencia con el cierre de fronteras en Estados Unidos, Canadá y Europa, conocida como "inmigración cero" (Santi Pereyra, 2018). Una nueva realidad Sur-Sur (Bravo y Norambuena, 2018), rediseña el mapa intrarregional y de nuestro país, asociada a países limítrofes como Perú, Bolivia y Argentina, con colectivos no fronterizos provenientes de Venezuela, Haití y Colombia (INE y DEM 2020). El 63.1% de los inmigrantes se radica en Santiago (INE y DEM 2020). Y, concretamente, la población haitiana -llegada entre 2014 y 2018- alcanza a 180.000 personas, cuyo promedio de edad es de 32,5 años.

La Unión de Repúblicas Sudamericanas (UNASUR), y países como Brasil, Ecuador, Argentina y Chile, se comprometieron humanitariamente a recibir a población haitiana después del devastador terremoto de 2010. Con ideas dispersas sobre Chile, asociadas a la presencia de "cascos azules" de la ONU, los haitianos desarrollan estrategias de reproducción dentro de un modelo social, cultural y económico neoliberal (Rodríguez y Gissi, 2020) caracterizado por una economía "flexible" y "financiarizada", que responsabiliza a cada individuo de sus "propias actuaciones económicas" (Galaz y Pérez, 2020). Éste entra en crisis de credibilidad ciudadana y declinación en 2019-2020, como señala Tironi (2020), entre otros autores. El consumo y las expectativas de movilidad social ascendente, sostenidas en el crecimiento económico desaparece de manera intergeneracional; la institucionalidad que permitía la cohesión social, pierde su crédito; y la idea de nación, como destino común, naufraga ante la desigualdad.

Conforme a una perspectiva metodológica etnográfica, la tesis que aquí se desarrolla es que los haitianos/as se convierten en una población alterizada y subalterna, que en el marco de la

crisis sociopolítica-sanitaria-económica, no logra condiciones para el bienestar y el arraigo, entendidas estas a partir de una matriz de 6 puntos: 1) inversiones en vivienda o negocios; 2) vida familiar y decisión de tener hijos; 3) conformidad en el trabajo y los ingresos; 4) reconocimiento e incorporación; 5) política migratoria favorable; y 6) percepción de estabilidad política y económica. Las condiciones adversas, convierten a la sociedad chilena de 2020 en un lugar distópico. En el marco de los acontecimientos señalados, se discute dos cuestiones que confrontan sus expectativas: la disputa por el derecho a la ciudad y a la vivienda.

II. MARCO TEÓRICO

El país y la ciudad que se aparecen

Las relaciones haitiano-chilenas están marcadas por la inexistencia de un acuerdo sobre la convalidación de títulos, acercamientos básicos hacia las particularidades culturales e idiomáticas y de prejuicios basados en la "pigmentocracia" (Telles y Martínez, 2019). Los afrodescendientes experimentan dificultades de incorporación típicas de una sociedad neoliberal. Un 70% y 75% de la población recurre al endeudamiento para sostener sus hogares (Kremerman, 2021), como dispositivo de gubernamentalidad institucional, procedimental, táctico y flujo financiero asociado a futuros (Galaz y Pérez, 2020). En 2020, la mitad de las personas que formalmente trabajaban recibieron una remuneración equivalente a 420.000 pesos chilenos (US\$ 525), insuficiente para un país con carencias estructurales (vivienda, salud, educación, de protección y trabajo), con una de las economías más desiguales a nivel mundial (conforme a índice Gini) y diferencias salariales de 27 a 1 (Ávila, 2021). Sin una renta básica garantizada y una informalidad laboral superior al 30%, se trata indudablemente de un marco de trabajo "inestable", de "escasa seguridad social" y "desequilibrio entre trabajadores y empresarios" (Durán, 2021). En 2019, con el estallido social se elimina el principio de normalidad sobre el Estado, la economía y la sociedad, revelándose las precarias seguridades básicas, la ciudad negada, la falsa idea de posesión de sí mismos y la meritocracia, y cuestionándose la agenda pública y la capacidad institucional establecer un contrato social inclusivo. El ciclo de la ilusión y motivación entra en una fase de descrédito, que lleva a los haitianos/as a experimentar un quiebre profundo de expectativas, para reenfocar su posición y ajustar la mirada sobre Chile como posibilidad de arraigo.

La fragmentada área metropolitana de Santiago donde destila su cultura, se acopla al desajuste entre la pulsión ciudadana, la institucionalidad y la élite. La ciudad, entendida a partir de las construcciones, las infraestructuras y la concentración de población, junto con lo urbano,

concebido como las prácticas, la movilidad y los recorridos que estructuran su forma cultural (Lefebvre, 1978), demuestran que la integración y accesibilidad ordinaria para construir, decidir, crear y conectar un lugar con otros, sin dar explicaciones sobre su uso (Lefebvre, 1978; Delgado, 2007), están bloqueadas y no constituyen derecho democrático, porque no cuenta con una ética elemental (Delgado, 2007). La ciudad es mercantil y organizada desde lo privado (Carrión, 2016), porque el espacio público es producto del valor de cambio; “es lo que queda luego de definir los usos del suelo en la vivienda, comercio, administración e industria” (Moreno, 2020, p.14). No es descentralizada, policéntrica y multiservicial en igualdad. No posee funciones de ayuda mutua y proximidad para habitar, circular, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar (Moreno, 2020). Evita el encuentro, suprime el tejido social, refuerza la estigmatización y clasifica la diferencia cultural (Lefebvre, 1978). Su imperio taxonómico niega el derecho a la ciudad y al valor de uso, estableciendo una prisión identitaria que les confina a sus hogares, barrios y concientiza sus auténticas condiciones sobre la vida que llevan y la que desean.

El “autocuidado sanitario”, que es una expresión propia de un lenguaje de crisis, vinculada a poderes especiales y a contención (De Génova y Álvarez, 2017, p. 158), no puede concretarse en el colectivo, porque el control sociedad-individuo no “opera simplemente por la conciencia o por la ideología” (Foucault, 1977, p. 5). Biopolíticamente los cuerpos intentaron ser relegados y sujetos a control dentro de la gestión de las asimetrías de producción capitalista de la ciudad, reconceptualizando las relaciones sociales en un orden basado en el derecho y, en algunos casos, reforzando la figura del “enclave étnico” sostenido en contactos y redes de apoyo (Razmilic, 2019, p. 103).

La excepcionalidad vuelve más evidente la irregularidad migratoria, el modo de convivencia substantivado y la racionalidad sumergida de producción jerarquizada de la otredad, al perfilar 5 ejes simultáneos de control y desigualdad socioespacial: 1) económico; 2) social; 3) sanitario; 4) territorial, y, 5) migratorio. El objetivo de reestablecer el equilibrio producto de las crisis, se relativiza entre comunas, barrios y viviendas, porque la burbuja imaginaria de la política pública hace palpable el déficit habitacional, la precariedad laboral, la red de protección social y las dificultades de la regularización migratoria. Aparecen las viviendas de la población subalternizada haitiana, barrios desprovistos, diferencias en el transporte, condiciones de trabajo, los comercios y el espacio público, operando como un sistema de “diques” urbanos que producen un proceso de inclusión diferenciada (Mezzadra, 2012) y que desacreditan la expectativa de arraigo. La relegación en barrios desabastecidos afianza una frontera jurídica y social, que releva -etnográfica y etnológicamente-

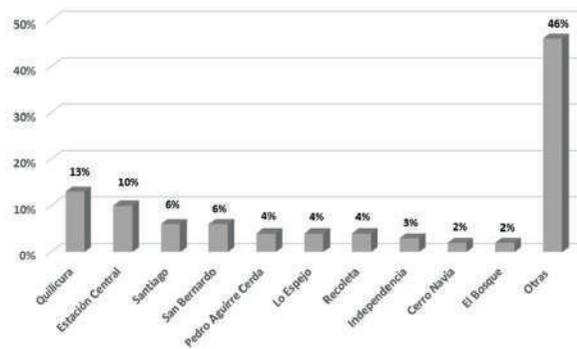


Figura 1. Principales comunas de distribución de población haitiana en la Región Metropolitana, según Censo 2017. Fuente: Elaboración de los autores.

un sistema de oportunidades insuficientes y una condición que puede tardar años en ser modificada, lo que demuestra que la migración es un proceso de “sufrimiento ontológico” (Loudior, 2016).

La escasez de recursos para el cuidado y las dificultades para acceder a la alimentación y prestaciones, crean así un teatro de exposición para el inmigrante haitiano y un campo semántico que oscila entre la racialización y la aporofobia. Muchos de ellos, aún sin su condición migratoria regularizada, y debiendo salir a las calles y practicar el comercio informal acabaron impugnando el estado de derecho, porque se dieron cuenta que no podían solicitar ayuda ni acceder a derechos (Suárez-Navaz, 2007). Desvelaron, de este modo, una falsa premisa administrativa: el fetichismo de los papeles sólo establece una primera frontera que operacionaliza dispositivos de inclusión y filtro. Luego, los papeles “al día” no los convierten en sujeto jurídico, porque su uso es violento como cuando se niega el ingreso al país. La discrecionalidad en la selección de las personas y la regularización migratoria no significan reconocimiento pleno de derechos. El estigma de transgresores en el uso del espacio en plena crisis, desaloja su ser social (Tijoux, 2016), profundizando la alterización pigmentocrática, ya que el binomio poder y derecho, como prerrogativa del soberano, hizo visible el conflicto entre grupos y ascendencias diferenciadas en el control y uso del territorio (Stang, Lara y Andrade, 2020).

Las “limitaciones legales” (leyes de extranjería) y las “mentales” (discriminación y segregación) ubican su vida en una metáfora líquida de ciudadanía, quizá fuera de la línea del Ser. Relocalizan el imaginario migratorio frente al derecho a la ciudad, la vivienda, a la pérdida de empleo y a ejercer sus comercios. Como proveedores y consumidores se refugian en lo que Mezzadra (2012) llama “autonomía de las migraciones” o líneas de fuga, ya que el control del cuerpo y la existencia

expresan subjetividad, movimiento, gramáticas; invención de prácticas, estrategias y tácticas con efectos espaciales (Álvarez, 2019). En comunas como Estación Central, El Bosque, Quilicura, Independencia, Recoleta los migrantes haitianos se apropian del espacio y destilan sus prácticas en las calles (Figura 1): desde sus propios perfiles culturales, cocinan, venden alimentos, frutas, artículos de aseo, imitaciones de vestuario de marcas e indumentaria deportiva; se convierten en sujetos mediáticos. Levantan viviendas en terrenos baldíos, transgrediendo la vigilancia y la violencia local ante la necesidad de conseguir alimento y cobijo, por lo que recibir inmigrantes o regular la inmigración, no es sinónimo de un comportamiento esperado (Nussbaum, 2020) por las autoridades y la ciudadanía.

III. METODOLOGÍA

La metodología se basó en el trabajo de campo -regular y sistemático- realizado entre los años 2018 y 2021, en las comunas centrales y pericentrales de la capital, Santiago, Estación Central, Recoleta e Independencia, así como en las periféricas Quilicura y El Bosque, en el cual se realizó observación etnográfica y entrevistas en profundidad a 40 mujeres y hombres migrantes de nacionalidad haitiana, quienes al momento de la consulta llevaban entre dos y cinco años de residencia en el país, y tenían entre 21 y 53 años de edad, aunque la edad predominante se registró entre los 26 y 35 años. Los participantes se establecieron durante la última década en hábitats en los que se desarrollan nuevas formas de ocupación del espacio público, interacción social y segregación, debido a neocolonizaciones y etnodiferenciación, producto de la conformación de redes por parentesco y amistad. Relataron en las entrevistas por qué decidieron emigrar hacia Chile, el itinerario de su trayectoria, cómo fue la experiencia, cómo escogieron los lugares de residencia, cuáles han sido las posibilidades de acceso a la vivienda, cómo describen su circulación por la ciudad, y qué hechos han sido positivos, negativos o extraños en su convivencia, especialmente respecto a los ámbitos económico-laboral y las interacciones desde la perspectiva cultural y espacial.

El contenido fue analizado por medio de una malla temática que se creó a partir de la pauta de entrevista. La codificación se realizó paralelamente al de categorización, incluyendo categorías emergentes. Finalmente, se utilizó el software Atlas-ti 7.0 que permitió visualizar patrones y difundir los resultados. Se construyó una ficha técnica de registro que se encuentra bajo custodia del equipo de investigación, de acuerdo a los resguardos bioéticos que corresponden, con un criterio de identificación por edad, género, profesión u oficio y momento de ingreso al país. La producción de datos primarios, junto a los procesos de observación en lugares de alta concentración y movilidad, se complementó con la búsqueda de información que entregan las bases de datos estatales, Instituto Nacional

de Estadísticas (INE, 2019), Encuesta de Caracterización Socioeconómica (CASEN, 2017 y 2019), Censo 2017 (INE, 2018) y Departamento de Extranjería y Migración (DEM), del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, así como de INE y DEM (2020).

IV. RESULTADOS

En este apartado se exponen algunos de los resultados obtenidos tras la aplicación de las entrevistas y la observación. La decisión de viajar es, para los migrantes entrevistados, onerosa e implica casi un año de ahorro. No se contemplan las visitas, la comunicación es indirecta, vía medios digitales, y el envío de remesas de dinero (US\$ 60 al mes) es mayoritario; todo lo cual no excluye -en algunos- el deseo de volver, aunque sea temporalmente; o bien, frente a una oportunidad, activar las redes familiares en países centrales como Canadá, Estados Unidos y Francia. Los testimonios confirman este interés que oscila entre permanecer en Chile, partir a otro país o regresar a Haití. Así, señala, por ejemplo, Antoine (28 años): "Me gustaría poder visarme y quedarme en Chile, pero los papeles son lentos... y hay que encontrar un buen trabajo". Por su parte, Orel (26 años) expresa su frustración: "No. No he podido viajar de vuelta. Nadie ha podido venir, porque no tienen plata suficiente". Mientras, Elián (28 años), en 2018, agrega: "Me encantaría quedarme en Chile, estoy bastante estable. Me gustaría volver a mi país, pero por vacaciones; también me gustaría pasar unos meses en Haití, antes de instalarme definitivamente en Chile". Berson (28) medita sobre sus ingresos: "con esto no puedo vivir... tengo mis sueños. Tengo que ir donde mis tíos y primos, que están por Brasil, Canadá, Francia y Estados Unidos".

El tema del "visaje" o "fetichismo de los papeles" es un problema no resuelto y que alarga la adversidad. En tal sentido, Baptiste (28 años) manifiesta: "Extranjería demora mucho para dar los papeles, sin papeles no hay trabajo. Ninguna empresa contrata sin papeles... Nosotros veníamos a trabajar". Y Philippe (26 años) añade: "yo esperaba otra cosa... no es ni la mitad de lo que nos dijeron".

La tendencia se observa también en las palabras de André (26 años):

Estoy con visa de permanencia temporal... quería tramitar la permanencia definitiva, pero con el tema actual (protesta social) se ha vuelto más complicado. No ha tenido un impacto fuerte a corto plazo, pero espero solucionarlo para poder quedarme aquí, para que a futuro mi hijo de 5 meses pueda estudiar. Los trámites han sido largos y a veces un poco tediosos, porque hay gente que no tiene paciencia cuando uno no entiende lo que dicen, porque hablan muy rápido.

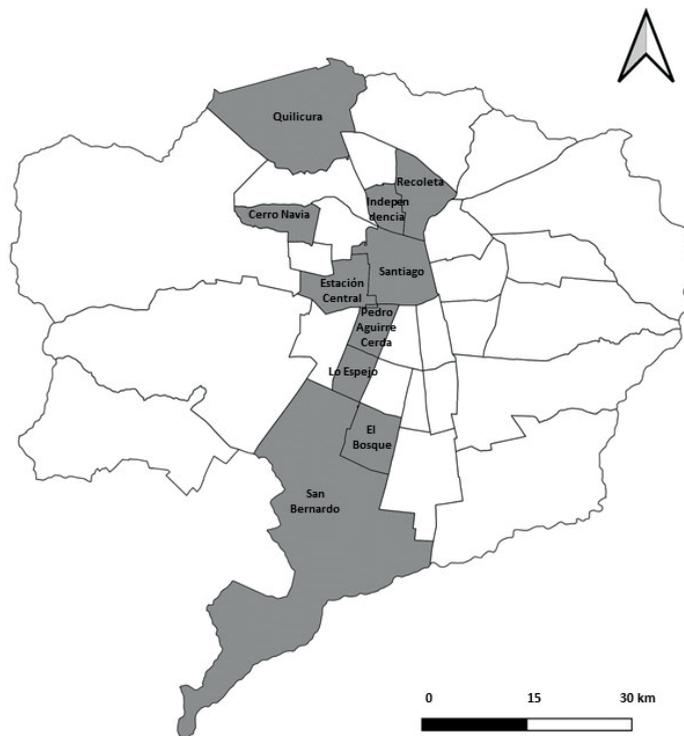


Figura 2. Principales comunas de avestamiento de población haitiana en Santiago, según Censo 2017. Fuente: Elaboración de los autores.

Y en las de Antoine: “Yo mejoraría los tiempos que duran los procedimientos, para que no se hagan tantas filas. Todo es lento, siempre falta un papel... y uno tiene que trabajar para comer.”

Estos testimonios expresan dos perspectivas: por una parte, un sentimiento de fe, de que a través de la regulación migratoria todo cambiará y de que existe movilidad social ascendente en el país. Por otra parte, predomina la percepción de limitaciones que niegan sus derechos humanos y la perspectiva de la movilidad social. Estar “sin papeles” define un distanciamiento de la institucionalidad sanitaria y un horizonte de informalidad en el trabajo, lo que se traduce en una precarización multidimensional. “Trabajar en lo que venga” limita, vuelve inestable el ingreso personal y de la unidad familiar, y en lo esencial no permite acreditar rentas, entrar en circuitos formales de consumo, crédito, acceso a la vivienda alquilada o propia y penetrar otros espacios de la ciudad. La falta de calificación educacional -porque sólo el 15% de estos migrantes cuenta con estudios superiores (Razmilic, 2019, p. 119)-, el bajo reconocimiento de la misma cuando la tienen, el menor capital social (redes de apoyo), la relación

entre la documentación, el reconocimiento y los bajos ingresos, los obliga a desarrollar las “líneas de fuga” y a ser laboralmente informales. Ganan el derecho frente a la ciudad, pero limitan las posibilidades de organizar el proyecto de vida sobre el eje de la vivienda dentro del régimen neoliberal.

La vivienda se vuelve el elemento más crítico dentro del imaginario migratorio de arraigo. Ésta es alquilada y se encuentra generalmente ubicada en comunas con barrios degradados (Figura 2).

El siguiente testimonio plantea la cuestión de la vivienda como problema crítico:

Allá [en Haití] vivíamos más cómodos, por decirlo así... Aquí casi todo el sueldo se va, casi puedo decir que la plata la paga en una casa y no podíamos encontrar una [vivienda]. La plata que él [mi padre] ganaba no era suficiente para que nosotros pudiéramos arrendar una casa buena. Acá, uno tiene un sueldo base de 301.000 pesos, ahora que lo subieron, pero una casa vale 400...

y si el sueldo base es de 301, entonces es como una cosa que no tiene sentido, como que uno no encuentra una mejor vida. Uno llega acá [a Chile], se da cuenta que es diferente: tu sueldo base vale menos que [el arriendo de] una casa. Sin una casa no estás viviendo. Tuvimos que estar viviendo en piezas y uno allá tenía su casa completa... uno llega y está viviendo con una pieza... todo era horrible. Yo de verdad cuando llegué, en un principio, me quería volver y mi padre no nos dejó. Nos decía que ya estamos acá y hay que empezar desde cero. (Eduard, 26 años)

En este contexto, Jonnás (26 años), auxiliar en una Escuela de la Comuna del Bosque, explica:

Yo le mando fotos a mi papá, que es agricultor. Le muestro la casa, el barrio donde vivo con mi hermana, mi cuñado y mi sobrino, y no me puede creer. Todo es tan feo... allá es pobre, pero es uniforme, hay un estilo... Mi papá me dice: 'esa casa se va a caer, cómo puedes vivir ahí'. Eso es vivir aquí, en estos barrios. Podríamos entre varios pagar una casa buena, pero ¿quién nos da crédito con lo que ganamos? ¿cuántos sueldos tendríamos que invertir para pagar las garantías?

V. DISCUSIÓN

El acceso a la vivienda entre los haitianos/as

Registros de campo, circuitos de prensa y reportes académicos (Servicio Jesuita a Migrantes [SJM] y Fundación TECHO-Chile, 2020) demuestran que la vivienda es, efectivamente, un tema crítico para haitianos y también para muchos chilenos, porque su valor ha crecido a un 6% anual y la economía, sólo a 2.1% promedio (El Mercurio, 18 de marzo 2021: A3). Ya en 2015, la Organización Internacional para las Migraciones [OIM] señalaba que el 85% de los haitianos/as pagaba arriendo, un 12%, dividendos y un 2% era dueño de una vivienda. La Encuesta CASEN 2017 (SJM y Fundación TECHO-Chile, 2020), evidencia la constante: un 39% arrienda con contrato y un 55.7% sin él, y solo un 1.8% tenía casa propia. Además, se registra un déficit nacional de sobre 500.000 viviendas, que afecta principalmente a inmigrantes que son el 5% de las jefaturas de hogar, y un allegamiento de un 61% del total, donde 47% corresponde a haitianos. Un 23% de ellos se encuentra en estado de hacinamiento (SJM, Fundación TECHO-Chile, 2020). Cabe mencionar que no existen programas de vivienda especiales para haitianos, según el acuerdo UNASUR. Los precios del alquiler impiden elegir dónde

vivir, obligándolos a hacer la vida en una habitación de 2x2 o 2x3, ya que los propietarios tienden a ejercer la presunción de insolvencia económica hacia ellos, por no tener papeles al día ni contratos de trabajo.

Como lo demuestra la producción y reproducción social del espacio capitalista (Harvey, 2004), cuando la oferta es restringida y las condiciones ofrecidas precarias, el contenido del tiempo y el trabajo asociado es un círculo difícil de romper. Los salarios indicados más arriba y dificultades de regularización migratoria, convierten la vivienda en un imposible desde el mundo haitiano. Muchos de estos migrantes se ven enfrentados a circuitos abusivos del alquiler entre privados, o bien, al rechazo rotundo. Así lo grafica Luz, una subarrendadora de habitaciones en la comuna de Recoleta: "aquí no acepto peruanos, porque tienen malos hábitos. No acepto haitianos, porque son sucios".

La trayectoria residencial los exhibe comunicacionalmente como "zoos étnicos", "civilizatoriamente remotos y atrasados" (Delgado, 2007, p.195). Su habitar se caracteriza por la desprotección, entre lo que "se ofrece" y lo que "se puede pagar", configurando un patrón de agrupamiento isotópico a partir de redes de bajo capital social, con hacinamiento en conventillos, *cités*, campamentos y viejas casonas medio derruidas y subdivididas en las que se resiste en condiciones infrahumanas. Se ubican en espacios centrales y pericentrales que marcan sus circuitos residenciales y laborales, ya que muchos hombres comienzan su vida laboral como ayudantes en las dos centrales de abasto que tiene la capital: la Central de Abastecimiento Lo Valledor y La Vega. Sus jornadas se extienden entre las 5 am y 15:00 pm. Participan como "peonetas" (ayudantes en camiones), como cargadores o "tirando carros" con productos hortícolas, o se instalan en calles aledañas, especialmente mujeres, vendiendo comidas al paso en la vía pública (Bravo, 2020). Las mujeres suelen ingresar a trabajos en empresas de aseo industrial y los hombres que llegaron al país en 2014 y 2015, y que ya dominan el castellano, luego de lavar vehículos, logran acceso a empleos de reponedores de supermercados, en ferreterías, bodegas, construcción y bombas de expendio de combustibles, por unos 20 dólares diarios, lo que para algunos es más ventajoso frente a quienes han llegado más recientemente.

El paisaje configura un parque residencial de viviendas precarizadas, con una fuerte homogeneidad interna, sin interacción social con otros grupos y pocos desplazamientos en la ciudad. Los propietarios no tienen responsabilidades en el cuidado. En 65 o 70 metros se construyen hasta 8 habitaciones. Son laberínticas, oscuras e interconectadas, con largos pasillos y sin luz natural,

albergan hileras de piezas de 2x2, o 2x3 metros; todas con baños compartidos y sin agua caliente, cocina común, conexiones eléctricas irregulares y tendedores de ropa repletos. Son 30 y hasta 50 familias las que viven en antiguas casonas de mediados del siglo pasado, antiguos conventillos, en galpones reacondicionados y talleres de todo tipo. El ambiente por donde circula la esperanza desvalida es uno y múltiple. El espacio representa una segregación residencial; no es funcional, es frío, incómodo y no tiene privacidad. La informalidad y el ordenamiento del espacio que representa esta descripción, alejada conceptualmente de zonas obreras tradicionales, constituye una forma de producción de la ciudad, propia de un espiral descendente de ruina y exclusión, aparentemente imparable.

La adversidad ha precipitado que otros migrantes hayan optado por la ocupación ilegal de terrenos, en suburbios que desparraman su fatalismo e imposibilidad de dar forma a su deseo de tener una vivienda que sostenga el proyecto de vida y arraigo. El patrón es el mismo: piezas de 2x2 o 2x3 metros, en las que viven 4 personas. Adentro se encuentran los cuerpos llenos de sombras, camas anónimas, ropa apilada, una cocina y un refrigerador entre los más afortunados; un baño y una ducha colectiva revestida de tableros aportillados, conexiones eléctricas y de agua potable irregulares. Maderos, latones, materiales de construcción, baldes de agua, techumbres cubiertas de nylon, fogatas que arden como cirios de esperanza, van configurando una isla haitiana. Niños desparramados y perros famélicos, completan el paisaje etnográfico. Ahí están esmirriados en la espera de los días, el vórtice atribulado de estar sin trabajo. Es el lugar donde en la lucha diaria se pierde la juventud y se gasta la fe, donde el derecho más inalienable se extravía y, sobre todo, donde ya no se quiere estar.

Enfrentan, en definitiva, un precario sistema de oportunidades y una difícil movilidad social de cara al Estado, el mercado y la sociedad. "Me gustaría quedarme en Chile, dejar de arrendar y que mi hijo crezca y reciba buena educación en una buena escuela. Necesito tener los papeles al día y tener la capacidad económica para pagar la casa y la escuela", señala a propósito Duma (29 años). Mariele (26 años), facilitadora lingüística, refrenda lo anterior:

Me gustaría vivir en casa propia, cómodamente, con mi profesión realizada, darle una buena educación a mi hijo, tener mi propio ingreso y no depender de nadie. ¿Me entiende? Y tener un horario fijo, que dependa de mí, que no

dependa de nadie... Así me gustaría ser, pero para eso hay que partir por algo: trabajo y casa propia.

Los primeros haitianos en llegar consiguieron empleos que generaban expectativas positivas, lo que implicaba cierta sociabilidad e integración social, ayudando a reforzar el mito de Chile a través de sus teléfonos. También dispusieron de jardín infantil para sus hijos y cobertura en salud. Con el tiempo se dieron cuenta de que las oportunidades de empleo formal requieren no sólo de regularización migratoria, sino de especialización, calificación y habilitaciones superiores; y de que predomina la informalidad estructural como rasgo más o menos permanente, lo que deviene en "mano de obra barata, disponible, traficable y presta a todo" (Tijoux y Córdova, 2015, p. 8). Asimismo, se desarrolla una conciencia de que la vivienda representa un lugar necesario para la estabilidad, que da sentido al arraigo y para desarrollar necesidades psicológicas fundamentales. Constituye un espacio íntimo, reclamado para establecer relaciones entre objetos, personas y lugares. No es sólo el techo, sino también un eje discursivo que articula el imaginario de una buena vida en Chile.

La bifurcación del deseo sobre la vivienda digna y la descrita revela que en la contingencia ésta no constituye un espacio de confinamiento adecuado para la protección viral y, en términos estructurales, tampoco lo es para el arraigo. Por el contrario, deja a la vista la necesidad de construir una ciudad inclusiva, una vecindad y un barrio, pero también de recurrir a una reconsideración de la vivienda, del derecho a ella y de la conexión con un espacio público orgánico que promueva la integración y la circulación. Hasta ahora, metafóricamente, los inmigrantes haitianos viven en un lugar donde las calles se cierran, porque no existe la ciudad como bien común.

"Le envió a mi padre fotografías, y no lo puede creer... cree que se van a caer... son tan feas". Las palabras de Jonnás (26 años) encarnan aquí las de Georges Perec (2020, p. 136): "lo inhabitable" corresponde a "la arquitectura del desprecio... [a] lo reducido, lo irrespirable, lo pequeño, lo mezquino... lo hostil, lo gris, lo anónimo". Por ello, la vivienda es una entidad clasificatoria respecto de quién se es y a qué se puede aspirar como inmigrante, y debe ser entendida como el producto de una economía política sustentada en la asimetría. Es insuficiente sólo hablar de la diferencia o de la alteridad de los inmigrantes, lo importante es cómo se construye y cómo se consolida la diferencia a partir de distintos dispositivos.

VI. CONCLUSIONES

La falta de facilidades, reconocimiento, la recesión económica, las limitaciones para desarrollar sus comercios en pandemia y acceder a trabajos con protección debilitaron las expectativas de los inmigrantes haitianos sobre el arraigo, y hablan, además, de un Chile distópico. Se quedaron sin dinero para financiar el alquiler y para garantizar el sustento y la alimentación, esbozando la re-emigración como posibilidad y como acción. La reivindicación de la calle corresponde a un signo de subjetivación política singular, porque la transgresión de los dispositivos les permite desincorporarse de su identidad alterizada, aun cuando es insuficiente, porque existe un largo camino para asegurar el “derecho a la ciudad” como co-producción heterotópica. Ser sujetos consiste en una lucha contra las condiciones que reproduce la epistemología dicotómica propia de la modernidad, y exige claridad sobre cómo son producidos estructural y subjetivamente en sus signos y condiciones materiales. Su segregación se produce ante la negación de derechos humanos a personas que por migrar quedan inscritas en los sentidos circulantes de la deshumanización. Se hace evidente la relación entre el capitalismo neoliberal y los cuerpos que niega y explota, así como el perpetuo “superarse a sí mismos, desde el no lugar o la extraterritorialidad y la temporalidad suspendida en que el desarraigado se encuentra” (Loudor 2016, p.36). Una economía que proscribió la independencia de lo real, ahora se agrieta en los intersticios de su propia creación sistémica: a través del virus y la protesta se configura un pasaje de la precariedad a la prescindibilidad. Una derrota simbólica del neoliberalismo a la chilena.

VII REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, S. (2019). Ecuador-México-EEUU: La producción de una zona de tránsito entre políticas de control y autonomía de la migración. En Cordero, B., Mezzadra, S. y Varela, A. (Coords.), *América Latina en Movimiento. Migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos* (pp. 63-98). México: Traficantes de sueños y UACM.

Aninat, I. y Vergara, R. (2019). *Inmigración en Chile. Una mirada multidimensional*. Santiago: FCE-CEP.

Ávila, C. (2021). Chile: el país más desigual de la OCDE. Recuperado de <https://fundacionsol.cl/blog/actualidad-1/post/chile-el-pais-mas-desigual-de-la-ocde-5063>

Bravo, A. (2020). Trabajo al por mayor. Migrantes haitianos en el Mercado Lo Valledor. En C. Galaz, N. Gissi y M. Facuse (Eds.), *Migraciones transnacionales. Inclusiones diferenciales y posibilidades de reconocimiento*. Universidad de Chile, Santiago: Social Ediciones.

Bravo, G. y Norambuena, C. (2018). Procesos migratorios en Chile: Una mirada histórica-normativa, ANEPE. Recuperado de <https://anepe.cl/2020/10/LIBRO-ANEPE-43>

Carrión, F. (2016). Prólogo. El espacio público es una relación, no un espacio. En Ramírez Kuri, P. (Coord.). *La reinención del espacio público en la sociedad fragmentada* (pp.13-41). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

De Génova, N. y Álvarez, S. (2017). Movimientos migratorios contemporáneos: entre el control fronterizo y la producción de su ilegalidad: Un diálogo con Nicholas De Génova. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (58), 153-164. DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.58.2017.2718>

Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.

Durán, G. (2021). Las 4 caras del trabajo en Chile. Recuperado de <https://www.fundacionsol.cl/blog/actualidad-1/post/las-4-caras-del-mundo-del-trabajo-en-chile-6741>

El Mercurio (18 marzo 2021). *Editorial. Precios de las viviendas*. Recuperado de [Blogshttps://www.elmercurio.com](https://www.elmercurio.com)

Foucault, M. (1977). Historia de la medicalización. *Educación Médica y Salud*, 11(1), 3-25.

Galaz, C. y Pérez, L. (2020). Procesos de endeudamiento de la población migrante haitiana y venezolana. Apuntes desde un estudio situado en Quilicura (Chile). *Revista Sudamérica* (12), 182-207.

Harvey, D. (2004). El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. *Socialist Register*, 40, 99-128. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D8555.dir/harvey.pdf>

Instituto Nacional de Estadísticas [INE] y Departamento de Extranjería y Migración [DEM]. (2020). *Estimación de personas extranjeras residentes habituales en Chile al 31 de diciembre de 2019*. Informe técnico: desagregación regional y comunal. Santiago de Chile.

Kremerman, M. (2011). Este no es un modelo de desarrollo, es un modelo de acumulación. *Hiedra*. Recuperado de <https://revistahiedra.cl/hiedrafm/marco-kremerman-este-no-es-un-modelo-de-desarrollo-es-un-modelo-de-acumulacion/>

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Loudor, W.E. (2016). *Articulaciones del desarraigo en América Latina. El drama de los sin hogar y sin mundo*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Mezzadra, S. (2012). Capitalismo, migraciones y luchas sociales: La mirada de la autonomía. *Nueva Sociedad*, (237), 159-178.

Moreno, C. (2020). Ciudad de los 15 minutos: ¿en qué consiste la propuesta de Anne Hidalgo para su segundo mandato? *LA.network*. Recuperado de <https://la.network/la-ciudad-de-los-quince-minutos/>

Nussbaum, C. (2020). *La tradición cosmopolita*. Barcelona: Paidós.

Organización Internacional para las Migraciones [OIM] (2015). *Primera consulta migrante. Resultados de la Encuesta de Caracterización de la población migrante, refugiada y solicitante de asilo en la comuna de Quilicura*. Organización Internacional para las Migraciones. Santiago, Chile.

Perec, G. (2020). *Especies de espacios*. España: Montesinos.

Razmilic, S. (2019). Inmigración, vivienda y territorio. En Aninat, I. y Vergara, R., *Inmigración en Chile. Una mirada multidimensional* (pp. 101-145). Santiago: FCE-CEP.

Rodríguez, J. y Gissi, N. (2020). Migración haitiana en Santiago de Chile: Expulsiones, imaginarios e inserción social en un Estado-nación neoliberal. *Revista Política, Globalidad y Ciudadanía*, 6(11), 146-170. Recuperado de <http://revpoliticas.uanl.mx/index.php/RPGyC/article/view/131>

Santi Pereyra, S. (2018). Sobre «ilegales», «irregulares» y «sin papeles». La lucha por la regularización documentaria de los inmigrantes extracomunitarios en España. *Estudios Políticos* (Universidad de Antioquia), (53), pp. 192-212. DOI: <http://doi.org/10.17533/udea.espo.n53a09>

Sassen, S. (2015). *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz.

Servicio Jesuita a Migrantes (SJM) y Fundación TECHO-Chile (2020). *Acceso a la vivienda y condiciones de habitabilidad de la población migrante en Chile. Informe N°3*. Santiago.

Stang, F., Lara, A. y Andrade, M. (2020). Retórica humanitaria y expulsabilidad: migrantes haitianos y gobernabilidad migratoria en Chile. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 20(1), 176-201. Recuperado de <https://www.sisomosamericanos.cl/index.php/sisomosamericanos/article/view/958>

Suárez-Navaz, L. (2007). La lucha de los sin papeles. Anomalías democráticas y la (imparable) extensión de la Ciudadanía. En Suárez-Navaz, L., Maciá Pareja, R. y Moreno García, Á. (Eds.). *Introducción a Las luchas de los sin papeles y la extensión de la ciudadanía. Perspectivas críticas desde Europa y los Estados Unidos y la (imparable) extensión de la ciudadanía* (pp. 14-33). Madrid: Traficantes de sueños.

Taylor, CH. (1993). *El multiculturalismo y "la política del reconocimiento"*. México: Fondo de Cultura Económica.

Telles, E. y Martínez, R. (Eds.) (2019). *Pigmentocracias. Color, etnicidad y raza en América Latina*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

Thayer, E. (2016). Migración, Estado y seguridad. Tensiones no resueltas y paradojas persistentes. *Polis*, 15(44), 109-129. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682016000200006>

Tijoux, M. (2016). Presentación. En Tijoux, M.E. (Ed.), *Racismo en Chile. La piel como marca de la inmigración* (pp. 15-18). Santiago: Editorial Universitaria.

Tijoux, M. y Córdova, M. (2015). Racismo en Chile: colonialismo, nacionalismo, capitalismo. *Polis*, 14(42), 7-13. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682015000300001>

Tironi, E. (2020). *El desborde. Vislumbres y aprendizajes del 18-O*. Santiago: Planeta.

ASENTAMIENTOS Y HÁBITAT¹

EL ROL CONDICIONANTE DEL ESPACIO URBANO EN POSADAS, ARGENTINA

SETTLEMENTS AND HABITAT.
THE CONDITIONING ROLE OF URBAN SPACE IN POSADAS, ARGENTINA.

WALTER F. BRITES ²

¹ Este trabajo fue desarrollado en el marco del proyecto "Desigualdades urbanas y derechos. La Producción Social del Hábitat (PSH) en asentamientos de la ciudad de Posadas, Misiones" (16/H1176) , financiado por el CONICET/UNAM.

² Doctor en Antropología Social
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
y el Instituto de Estudios Sociales y Humanos (IESyH-UNaM).
Investigador en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. (CONICET)
y el Instituto de Estudios Sociales y Humanos (IESyH-UNaM)
<http://orcid.org/0000-0003-2801-5792>
briteswalter@yahoo.com.ar

El caso de la ciudad de Posadas (Argentina) evidencia la relevancia del entorno urbano para las condiciones de vida en los asentamientos. Se analizan aquí las especificidades de los asentamientos, considerando que el entorno urbano de su localización juega un papel importante en términos de oportunidades y restricciones para la calidad de vida de sus habitantes. Metodológicamente, este trabajo se basa en un análisis multimodal y descriptivo, apoyado en entrevistas a vecinos y líderes comunitarios, y complementado a través de información documental. La investigación privilegia la importancia de la espacialidad urbana, explorando cómo se articulan las prácticas y procesos sociales desde el espacio interior del hábitat de los asentamientos con el espacio urbano exterior y circundante. La principal contribución del manuscrito sugiere que, más allá de los problemas multidimensionales del hábitat y de la pobreza de su población, son las características del espacio de la ciudad donde se ubican, las que condicionan más fuertemente la evolución de los asentamientos.

Palabras clave: ciudad, servicios públicos, espacio urbano, hábitat.

The case of Posadas (Argentina) shows the relevance of the urban environment for living conditions in settlements. The particularities of settlements are analyzed here, considering that the urban environment of their location plays an important role in terms of opportunities and restrictions for the quality of life of their inhabitants. Methodologically, this work is based on a multimodal and descriptive analysis, supported by interviews with neighbors and community leaders, and complementing the analysis with documentary information. The research privileges the importance of urban spatiality, exploring how social practices and processes are articulated from the space within the habitat of settlements and the surrounding urban space outside them. The main contribution of the manuscript suggests that, beyond the multidimensional problems of the habitats and the poverty of its population, the characteristics of the city space where they are located are the ones that most strongly condition the evolution of the settlements.

Keywords: city, public services, urban space, habitat.

I. INTRODUCCIÓN

Los distintos espacios urbanos son expresión de las desigualdades socio-espaciales y de distribución de oportunidades y recursos (Capdevielle, 2014). La espacialidad urbana y su relación con los asentamientos constituye una interfase problematizada en este artículo, en términos de las implicancias para el hábitat y las condiciones de vida de las familias. Junto con la pobreza, la espacialidad urbana adyacente a los asentamientos conlleva condicionamientos, que constriñen y/o posibilitan determinadas prácticas sociales y accesos a recursos. El caso de estudio aquí abordado ofrece pistas para redimensionar la importancia del espacio urbano.

El objetivo del estudio es conocer las estructuras de oportunidades y/o adversidades vinculadas a localización de los asentamientos en el espacio urbano. Metodológicamente, la investigación es multimodal, descriptiva y exploratoria. Intenta, a la vez, redimensionar la complejidad y heterogeneidad de los asentamientos en varios aspectos: las dimensiones de su tamaño/densidad, el tiempo de consolidación (historicidad), su ubicación en el contexto de la ciudad, la dinámica reivindicativa de sus habitantes, las oportunidades y/o amenazas del contexto, y su relación con la legislación urbana.

En la investigación urbana, la espacialidad es fundamental, en tanto la pobreza y la desigualdad se expresan en las ciudades (Ziccardi, 2019), y la heterogeneidad de la pobreza se proyecta en el espacio urbano (Katzman, 1999). La importancia del espacio conlleva diversas externalidades estrechamente ligadas a la localización de la vivienda, ya que existen oportunidades sociales y económicas asociadas a la localización (Oszlak, 2017), de modo que es necesario comprender al espacio a partir de la articulación entre lo material y lo no material (Chanampa y Lorda, 2019). Se trata de una perspectiva que reconoce la “acción social situada” (Corcuff, 2016) en contextos concretos.

En Posadas y su área conurbana existen 91 asentamientos que, al momento de ser censados, fueron definidos técnicamente por la ausencia de propiedad en la ocupación del suelo y la informalidad constructiva de las viviendas y el entorno. Al margen de las características compartidas y los procesos de producción social del hábitat intervinientes, se afirma aquí que los asentamientos no son parte de una realidad monolítica, pues no son todos iguales, y su estudio no puede desvincularse de las condiciones de su ubicación en el espacio urbano. Las desventajas estructurales y las adversidades inherentes en cada asentamiento, reciben las influencias del entorno en el que se localiza, por lo que la ubicación diferencial interviene como una estructura de oportunidades y/o adversidades para la vida local de sus residentes.

II. MARCO TEÓRICO

Una aproximación a la conceptualización de los asentamientos

Los asentamientos han sido definidos de diferente manera, como espacios de incertidumbre, inestabilidad y vulnerabilidad (Perlman, 2019), como marginalidad habitacional, vivienda inadecuada, falta de integración y acciones estatales (Abufhele, 2019), como “urbanización informal” (Clichevsky, 2009), y hasta han sido reconocidos como formas de crecimiento urbano (García Hernández, 2006). En sintonía con estas ideas, Cravino y Vommaro (2018) señalan que los asentamientos o tomas de tierras son formas de auto-resolución de necesidades habitacionales, constituyendo además otra forma de auto-urbanizar la ciudad.

De acuerdo a Clichevsky (2009), los asentamientos como resultante de un proceso socio-urbano informal, pueden agruparse en base a dos transgresiones: (1) las que afectan al dominio del área ocupada y (2) las que derivan del proceso de urbanización. Las primeras refieren tanto a la ocupación de tierras públicas o privadas como tomas individuales o colectivas, loteamientos irregulares, etc., donde no hay posesión de un título de propiedad. La segunda alude a la ocupación de tierras sin condiciones urbano-ambientales para ser usadas como residenciales. En ambas situaciones la ilegalidad en el acceso a la tierra conduce a la informalidad de la construcción del barrio y la vivienda (Clichevsky, 2009).

En el caso de otras experiencias latinoamericanas, los asentamientos han sido entendidos como “territorios de pobreza”, donde los tipos de marginalidad habitacional, han conducido a que el Estado genere una asociación entre pobreza y asentamiento (Abufhele, 2019). Resulta importante analizar la situación de los asentamientos en términos de “desigualdades urbanas” y las implicancias del desarrollo urbano y la ciudad legal. La reglamentación urbana, el régimen jurídico-legal y la planificación urbana de las ciudades operan de modo excluyente (Torres y Ruiz-Tagle, 2019). La irrupción del urbanismo neoliberal instala una lógica de mercado, de costo-beneficio en la intervención, caracterizándose por promover acciones gubernamentales concomitantes con el mercado y el desarrollo inmobiliario privado. Simultáneamente, la ciudad reproduce estructuras urbanas muy precarias (Brites, 2017).

A pesar de las múltiples situaciones de riesgos relacionadas al contexto de pobreza y precariedad que impone fuertes constreñimientos, es necesario rescatar el papel activo y creativo de sus residentes, como productores de hábitat, bajo condiciones de adversidades. La Producción Social del Hábitat (PSH) se entiende como “todos aquellos procesos

generadores de espacios habitables, componentes urbanos y viviendas que se realizan bajo el control de auto-productores y otros agentes sociales que operan sin fines de lucro” (Flores Ortiz, 2012, p. 73). Por otro lado, la PSH comprende una diversidad de prácticas que van desde la construcción de barrios en tomas de tierras o villas, el levantamiento de viviendas cooperativas, hasta la autoconstrucción familiar y la autogestión colectiva y organizada de sus residentes (Zapata, 2016).

La auto-construcción de la vivienda y la provisión de servicios por sus propios residentes puede ser vista como una respuesta a la “lógica de la necesidad” (Abramo, 2012), donde la organización social opera como un desarrollador urbano (Torres y Ruiz-Tagle, 2019). En este sentido, el control territorial está dado por los procesos de organización y liderazgo local como una estrategia para lograr condiciones urbanas de habitabilidad (Vega Martínez, Hernández Buelvas y Barbera Alvarado, 2019).

Asentamientos y espacialidad urbana en la ciudad

Los asentamientos, en cuanto espacialidad urbana, pueden ser entendidos como la construcción socioespacial de los lugares, a partir de prácticas sociales y formas de habitar la ciudad (Araya-Ramírez, 2018). Desde el punto de vista de las políticas, las materialidades urbanas se objetivan en el espacio y condicionan las prácticas sociales, sin desconocer que las personas construyen y de-construyen el espacio y el hábitat en que viven. Las prácticas cotidianas en el espacio urbano median entre los grupos sociales y las estructuras e instituciones (Jirón y Lange, 2017). Los actores sociales reproducen, pero también son agentes de transformación y cambio socio-urbano; definen situaciones, construyen problemas y necesidades, reflexionan, actúan y desarrollan una praxis. Se trata de un supuesto que deriva de la teoría de la estructuración. La “estructuración”, propia de toda actividad humana, es un proceso recursivo de acción-estructura en el marco de una coyuntura espacio-tiempo (Giddens, 1995).

Desde una perspectiva transversal, puede decirse que entre la población pobre, la participación es crucial para transformar las condiciones materiales de existencia. En esa dirección, la producción de vínculos socio-espaciales (Borroeta, Pinto de Carvalho, Di Masso y Ossul Vermehren, 2017) articulada a las necesidades compartidas deviene un poderoso facilitador de lógicas de acción colectiva, que se objetivan en el espacio.

En las ciudades, las personas disponen de estructuras de oportunidades que son definidas como probabilidades de acceso a bienes y servicios, o al desempeño de ciertas

actividades. En líneas generales, las oportunidades inciden sobre el bienestar de los hogares, porque permiten o facilitan a sus miembros el uso de sus propios recursos (Katzman, 1999). Así, de acuerdo con Katzman (1999), el concepto de activos no alcanza una significación unívoca si no está articulado a las estructuras de oportunidades que se generan desde el sector del Estado, el mercado y la sociedad civil. Considerando que todos los hogares cuentan con recursos convertibles en activos, que posibilitan el aprovechamiento de las oportunidades que ofrece el medio, esta investigación incursiona en esas estructuras de oportunidades: puntualmente, las que aluden a las externalidades vinculadas al espacio urbano.

Es imprescindible reconocer la importancia de lo propio de la experiencia espacial (Prieto Peinado, 2014). En esa línea, como se verá en el caso de Posadas, si bien los asentamientos expresan una heterogeneidad de características y condiciones, en ellos, sus habitantes son productores de hábitat que se enfrentan tanto a las oportunidades como a las hostilidades inherentes al entorno urbano en el que habitan.

III. ESTUDIO DE CASO

Posadas es una ciudad de tamaño medio (383.000 habitantes en su área conurbana) que se caracteriza por haber atravesado una transformación urbana en su frente costero, paralelamente al aumento de la población con altos niveles de pobreza e indigencia 33,6% (Instituto Provincial de Estadísticas y Censos [IPEC], 2020). Un relevamiento realizado entre 2014 y 2015 por la Municipalidad de Posadas (2015) registró 63 asentamientos con 5.302 hogares. Mientras que hacia 2018, el Registro Nacional de Barrios Populares detectó 67 asentamientos en Posadas y otros 24 en su área conurbana, Garupá (Registro Nacional de Barrios Populares [RENABAP], 2018). Más allá de la delimitación de distritos y cifras dispares, muchos de estos asentamientos aglutinan características comunes.

Esta investigación pretende redimensionar el estudio de los asentamientos, analizando cómo la población experimenta los efectos propios de la pobreza, al ser acompañados de las singulares condiciones del contexto urbano y socio-espacial en el que habitan. Por ello, como punto de partida, consideramos que no se pueden entender las experiencias que se manifiestan en los asentamientos desde una aproximación insular, sino que es primordial circunscribirlas al contexto más general de la transformación urbana de Posadas. Los asentamientos no son unidades cerradas, y sus habitantes,



Figura 1. Mapa de Posadas y áreas urbanas estudiadas. Fuente: Elaboración del autor.

independientemente de la segregación, se ven expuestos a alguna forma de articulación con procesos socio-urbanos.

Ante este panorama, dada su ubicación en el espacio, podemos distinguir operativamente tres tipos de asentamientos: (a) en contexto de revalorización urbana, (b) en contexto de consolidación urbana y (c) en contexto de expansión urbana. Esta tipología permite aproximarnos a las complejas dimensiones del habitar en relación con las condiciones estructurantes de las desigualdades socio-espaciales.

IV. METODOLOGÍA

Esta investigación se basó en un trabajo de campo realizado entre los años 2018 y 2019 en distintos asentamientos localizados en diferentes contextos urbanos de Posadas. Durante el primer año, se recorrió los asentamientos y se tomó registro de las infraestructuras y servicios disponibles en el entorno. En una segunda etapa, en 2019, se efectuaron 40 entrevistas de tipo cualitativas a vecinos y líderes comunitarios. La elección de los informantes obedeció a criterios de antigüedad de residencia y al

involucramiento en los procesos organizativos para la mejora del hábitat.

En su fase cuantitativa, el estudio avanzó en el análisis estadístico de la información secundaria proveniente de distintos organismos, como el diagnóstico de la situación de asentamientos en Posadas (Municipalidad de Posadas, 2015); y datos del Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP, 2018). El relevamiento provisto por ambos censos permitió triangular información y develar nuevas categorías emergentes implicadas en el análisis del problema, fundamentalmente, aquellas referidas al hábitat, los servicios e infraestructuras urbanas.

Para la geolocalización de los asentamientos en las distintas áreas urbanas de la ciudad, se utilizó la plataforma OpenStreetMap; en tanto, para el ajuste y delimitación espacial de algunos asentamientos, se usó el software GRASSGIS, con el que se elaboraron mapas sobre trazados urbanos, infraestructuras y servicios públicos. El material empírico analizado, describió distintas dimensiones vinculadas a viviendas, servicios e infraestructuras, como vialidades, redes de agua y energía, transporte, actividades laborales, la construcción de espacios colectivos, adversidades ambientales como basurales o aguas servidas, etc. El conjunto de estas dimensiones han sido de utilidad para la construcción de categorías.

La distinción operativa de los tres tipos de asentamientos permitió examinar distintas situaciones: aquellos más próximos a la centralidad urbana y a las zonas costeras (contexto de revalorización urbana); los asentamientos que están insertos más al medio de la ciudad, donde hay densas tramas de servicios en el entorno inmediato (contexto de consolidación urbana) y, finalmente, los asentamientos más alejados y relegados, con servicios escasos y distintas adversidades (contexto de expansión urbana). El conjunto de estas situaciones no determinan, pero sí condicionan la calidad de vida y el hábitat en los asentamientos estudiados.

La hipótesis plantea que, al margen de las posibilidades de agencia de la población, los procesos de producción social del hábitat aprovechan diferencialmente los recursos del medio, puesto que la heterogeneidad de asentamientos de Posadas está condicionada por las externalidades (infraestructura y servicios) del entorno adyacente al espacio urbano. En otras palabras, las características singulares de cada asentamiento están condicionadas también por los disímiles contextos urbanos en los que cada asentamiento se localiza.

V. RESULTADOS

Asentamientos en contexto de revalorización urbana

Puede decirse que los asentamientos aquí abordados han recibido mejoras de infraestructura y servicios en el entorno

inmediato. Se localizan en zonas de influencia del nuevo frente costero de la ciudad (área costera) y, por lo tanto, en nuevos espacios públicos y/o de recreación habilitados, como parques, áreas verdes, etc. Lo más notorio es la proximidad a las áreas centrales de la ciudad, donde las redes de infraestructura y de servicios son cualitativamente superiores a otras zonas.

A pesar de las condiciones precarias y de informalidad laboral que tienen aquí los pobladores, el acceso al mercado de trabajo es más amplio y el transporte urbano no constituye una necesidad insoslayable para la movilidad, puesto que para muchas personas “todo queda cerca y siempre hay changas”. A ello se suma que hay mayor posibilidad de contacto con grupos de estratos sociales altos, lo que es muy útil para actividades como el servicio doméstico. Además, el espacio urbano circundante facilita prácticas de autoempleo, como la venta ambulante en los espacios públicos aledaños a la costanera.

Entre otras características, se puede señalar que el hábitat de estos asentamientos se desarrolla en un escenario urbano contradictorio: por un lado, se emplazan en entornos urbanos altamente revalorizados y embellecidos (cercanos a parques o espacios verdes) y, por otro, se localizan en intersticios, donde al interior, la provisión de infraestructura y servicios es todavía precaria y/o escasa, pero accesible. Es patente que los lugares que ocupan estos asentamientos son remanentes intersticiales, pero estratégicos en el contexto urbano: son remanentes frente al avance de las obras de infraestructura que fue dejando la ciudad formal, y son estratégicos de cara a las estructuras de oportunidades que otorga su ubicación (proximidad al trabajo, a servicios, a nuevos espacios de esparcimiento, etc.).

A pesar del conjunto de circunstancias que puede ser visto como una estructura de oportunidades muy ventajosa para la población, la renovación urbana y el aumento de la calidad urbanística en el entorno residencial potencia amenazantes procesos de remoción. En efecto, la confluencia de materialidades urbanas, con nuevos usos y valoraciones de los nuevos espacios, está dinamizando distintos intereses por su ocupación.

Los cambios en el entorno han situado a los asentamientos en área revalorizadas, propensas a nuevas visibilidades y surgidas tanto desde propuestas de planes oficiales de intervención como a causa de la presencia y el reclamo de supuestos propietarios privados que demandan la posesión de tierras; situaciones donde han emergido amenazas y litigios aún sin dirimir (Cerro Pelón, Viejo Rowing y Ch. 210). El conjunto de estas prácticas de amedrentamiento legal y jurídico vuelve más incierta la vida futura en estos asentamientos.

En ciertas experiencias, más allá de las vinculadas a la evolución en la PSH, hacia el interior de los asentamientos, sus habitantes han mostrado cierta consolidación de la acción colectiva ante intentos de desalojos, como los acontecidos en Chacra 189, en

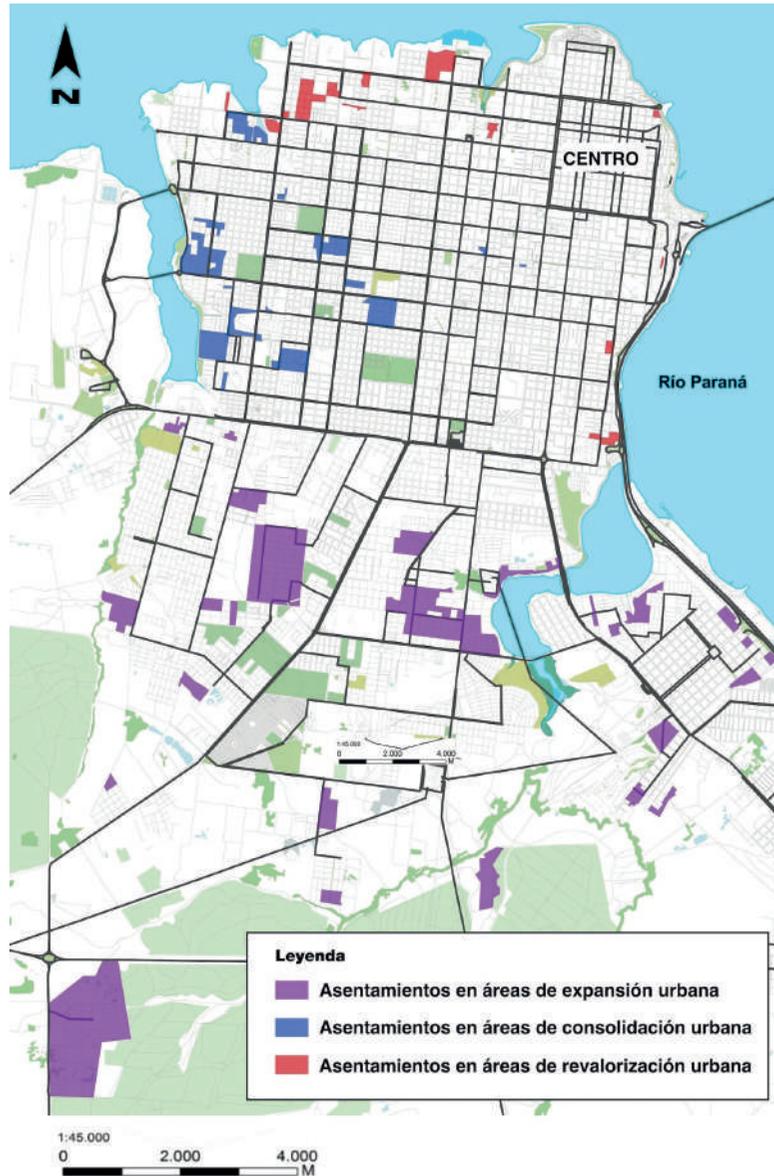


Figura 2. Mapa de Posadas y georreferenciación de los tipos de asentamientos. Fuente: Elaboración del autor, en base a RENABAP 2018.

el año 2016, donde la resistencia de sus ocupantes y la lucha articulada a movimientos sociales y políticos frustraron el desalojo. Los vecinos de los asentamientos San Roque y Cerro Pelón también han resistido intentos similares.

Asentamientos en contexto de consolidación urbana

Los asentamientos en contexto de consolidación urbana se encuentran ubicados en áreas donde la trama urbana se ha densificado, agotando (y saturando) grandes espacios

remanentes para nuevos barrios. El poblamiento, la mayor edificación y la densidad de redes de servicios e infraestructuras, posibilitan actividades comerciales, laborales, educativas, recreativas, que tienen la potencialidad de articularse al lugar de residencia. De esta manera, son asentamientos que han permanecido en el tiempo, en un contexto donde fue consolidándose la dinámica de procesos de urbanización, con más y mejores equipamientos y servicios: escuelas, centros de salud, transportes, comercios, espacios recreativos etc.

El conjunto de estos asentamientos se ubican, aproximadamente, en el medio del tejido urbano consolidado. El área comprende desde Avda. Uruguay hasta la costa del arroyo Mártires (eje este-oeste) y desde la Avda. Centenario hasta Avda. Quaranta (eje norte-sur). En concreto, se localizan en la delimitación de las denominadas Chacras, ocupando parcialmente las mismas y conviviendo con otros sectores sociales.

Muchos de estos asentamientos llevan décadas de permanencia y las asociaciones de vecinos (comisiones vecinales) han fomentado procesos de producción social del hábitat para el mejoramiento y organización de los espacios colectivos, como canchas de fútbol, comedores comunitarios, iglesias, etc. En otras experiencias, las prácticas autogestionarias se han combinado con reclamos reivindicativos para el mejoramiento en la provisión de servicios (agua y energía), el entubamiento de canaletas, mejoramiento de accesos viales, etc.

Más allá de las actividades realizadas por los propios residentes en pos de mejorar el hábitat, la consolidación del espacio urbano circundante facilitó un conjunto de externalidades muy aprovechables para la vida local. Así, una obra pública, la extensión de pavimento, red de agua o plan de viviendas sociales, ha incidido en el crecimiento de una zona, llevando infraestructura y servicios que, luego, han sido de utilidad para los pobladores. Como ejemplos de lo anterior, puede citarse a las Chacras 96, 101, 112, 126 y 127, donde los grandes complejos habitacionales construidos por Yacyretá habilitaron, además, escuelas, centros de salud, plazas y otros equipamientos comunitarios que, posteriormente, fueron apropiados por los residentes de los asentamientos del área, tal como comenta uno de los entrevistados por este estudio: "Acá en Yohasá (Ch.112) estamos desde 1975, esta zona no era tan linda, después con las viviendas de Yacyretá vino más gente y el gobierno arregló más, hay más servicios ahora" (Entrevista Ch. 112).

En la zona oeste, en proximidad al complejo habitacional de Villa Cabello, los asentamientos de las Chacras 158 y 159 (La Favela) aprovechan los servicios e infraestructura de las inmediaciones como el hospital zonal, las diversas escuelas, el Parque Sarmiento y la amplia zona comercial sobre la Av. Tambor de Tacuarí. En opinión de una vecina de la Chacra 158, "no es necesario ir hasta el centro, en la zona hay todo lo que se necesita". La zona también posibilita trabajos en empleos informales, pues hay lavaderos de autos, talleres de motos, verdulerías, pequeñas despensas, etc. Algunos vecinos han manifestado trabajar en el servicio doméstico o en la venta ambulante.

En síntesis, a pesar de la pobreza y la precariedad en las condiciones de vida, los residentes de estos asentamientos han sabido aprovechar las ventajas y externalidad del entorno, lo cual evidencia la importancia de la articulación de la vida local con los procesos socio-urbanos adyacentes.



Figura 3. Asentamientos según contexto urbano. Fuente: Elaboración del autor.

Asentamientos en contexto de expansión urbana

De modo general, este tipo de asentamientos se localizan hacia el sur, sur-oeste de la ciudad. Hace más de dos décadas atrás, esta zona de la ciudad presentaba suelo remanente para la expansión urbana. Entre las décadas de 1980 y 1990, se levantaron barrios por loteos para sectores medio-bajos, donde los relictos de montes y grandes áreas verdes posibilitaron espacios para la construcción de complejos habitacionales, al tiempo que se iniciaba la "ocupación o tomas de tierras" por parte de los sectores sociales de escasos recursos y sin posibilidades de acceso al suelo y la vivienda por la vía formal.

A pesar de las adversidades inherentes a los asentamientos, las problemáticas por las que atraviesan presentan distintas magnitudes, como las distancias al centro urbano, los déficits en transportes y servicios, calles terradas, infraestructuras precarias, contaminación ambiental, etc. Las hostiles limitaciones espaciales internas a cada asentamiento (intrincados pasillos, hacinamiento, falta de calles, anegamiento, problemas de relieve, etc.), se ven acrecentadas por las disposiciones espaciales externas y adyacentes a los asentamientos, propias del territorio en periferia suburbana.

Los pobladores de los asentamientos más distantes son conscientes de que viven en zonas alejadas, mal comunicadas, con servicios escasos y deficientes que potencian su aislamiento

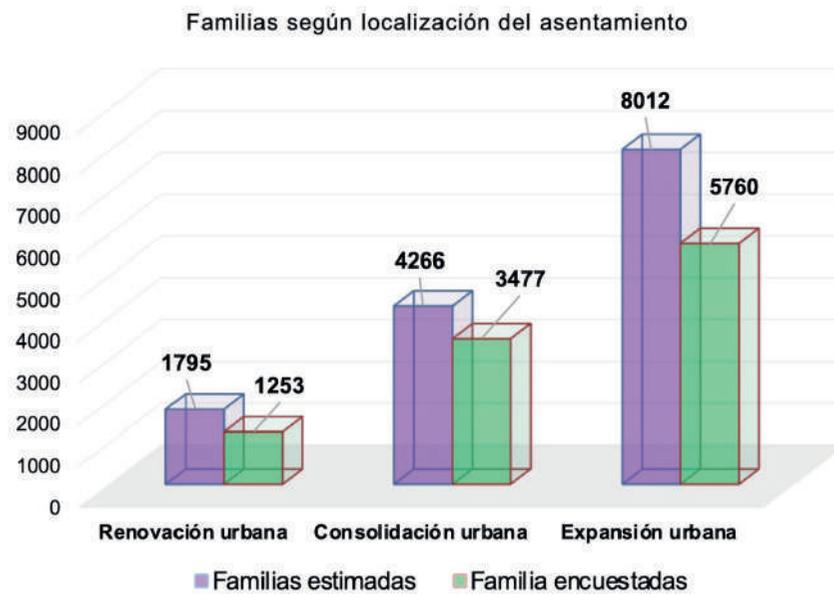


Figura 4. Familias según localización del asentamiento en el contexto urbano. Fuente: Elaboración del autor en base a RENABAP 2018.

y vulnerabilidad. La lejanía también puede ser interpretada como desventajosa, tanto para la salida del barrio y la búsqueda de trabajo como para la integración con otros sectores sociales.

En la periferia, no solo es problemática la localización de los asentamientos, sino también, en muchos casos, el relieve y la composición del suelo que ocupan (suelos fangosos, pedregosos, inestables, etc.). El levantamiento de asentamientos en terrenos no aptos para la urbanización y sin tratamiento previo viene generando reiterados problemas, como ocurre en sectores de Los Lapachitos, donde la inundación o el anegamiento se agrava los días de lluvia, debido a que no se dispone de entubamiento para drenajes. Ubicados al borde del caudaloso arroyo Zaimán y en terrenos escarpados, los asentamientos La Tablada, La Cantera y Villa Cariño atraviesan críticas situaciones con las copiosas lluvias y, a pesar de que algunas familias han sido reubicadas en viviendas del Iprodha (San Jorge), los que han permanecido no han visto consuelo con las obras de tratamiento fluvial que se han llevado a cabo.

VI. DISCUSIONES

En términos generales, en los asentamientos de Posadas, los niveles de pobreza son acuciantes y crean sinergia con la falta de trabajo o con el empleo precario, intermitente y a destajo. Para subsistir, allí las familias desarrollan estrategias de acceso a bienes y servicios; sin embargo, el contexto urbano y su

espacialidad son condicionantes a la hora de acceder a recursos, como las fuentes de empleo, comercios, servicios sanitarios, educativos, etc.

El hábitat de los más pobres conforma una ecología de la pobreza y ecosistemas, a los que sus habitantes deben adaptarse para sobrevivir (Daher Hechem y Sandoval Luna, 2016). Si bien los asentamientos tienen características compartidas -pobreza, empleo precario, déficit habitacional, acceso irregular a servicios, etc.-, no hay que olvidar que sus habitantes son productores de hábitat (Brites y Ávalos, 2020). Por otro lado, el espacio urbano brinda oportunidades que pueden ser aprovechadas por sus residentes (Katzman, 1999), de manera que es necesario rescatar la importancia de los vínculos socio-espaciales (Borroeta *et al.*, 2017).

Los asentamientos en contexto de revalorización urbana gozan de las mejores localizaciones, proximidad al frente fluvial y a las áreas urbanas neurálgicas, donde las redes de servicios e infraestructura son óptimas. El mercado de trabajo urbano es más dinámico y tiene proximidad social y espacial con otros sectores sociales, por consiguiente, demuestra más derecho al espacio urbano, como diría Oszlak (2017). En el polo contrario, los asentamientos en contexto de expansión urbana están, en su mayoría, en la periferia, en las afueras de la ciudad, donde hay mayor segregación socio-espacial, servicios precarios, deficientes y peores condiciones ambientales. Se trata de un espacio donde los problemas de la pobreza se redimensionan. Así, en las familias más pobres, las problemáticas ambientales relacionadas a los residuos y basurales, constituyen un aspecto que

contribuye a profundizar las desigualdades de oportunidades y posibilidades entre los diferentes sectores sociales (Gómez, 2016). Este es un fenómeno que también es interpretado en términos de segregación socio-ambiental (Salgado, Romero, Vásquez y Fuentes, 2009).

En una situación relativamente intermedia, se ubican los asentamientos en contexto de consolidación urbana, donde residen familias que han visto progresivamente mejoras de obras públicas y equipamiento urbano en el entorno construido. El territorio adyacente provee externalidades necesarias para la vida y, en muchos casos, hacia el interior de los asentamientos se han ejecutado programas de urbanización. Estas áreas de consolidación urbana son el resultado de una estructuración temporal (Aguilar Díaz, 2011) y de la construcción de un modo de vida que se desarrolla en paralelo al proceso de urbanización.

En el nivel socio-territorial, la localización distante de los asentamientos, respecto de las áreas con mayor consolidación urbana de la ciudad, impone algunos obstáculos y limitaciones, fundamentalmente para la movilidad urbana (costos del transporte y lejanía de la centralidad), de modo que la distancia física repercute en la distancia social (Brites, 2019). Además, los servicios de agua potable y electricidad son precarios: cortes intermitentes, falta de alumbrado público, escasa presión en las redes de agua, etc. Se hace visible un problema estructural que ni siquiera la conexión irregular/informal efectuada por los propios habitantes puede solucionar.

Los asentamientos localizados en la periferia sur más extrema presentan una singularidad inherente al entorno, pues el paisaje de campo natural prevalece, la escasa densidad poblacional y la abundante vegetación, hacen que estas zonas tengan características más rurales que urbanas (asentamientos el Piedral, Estepa, Paraísos, Los Patitos, El Porvenir, Néstor Kirckner, Belén, etc.). El espacio que ocupan condiciona la escasa vinculación con la ciudad, los lugares inhóspitos agravan la condición de carencia estructural, refuerzan la privación del acceso a las dotaciones de servicios urbanos fundamentales, dificultando la calidad de vida y perpetuando las distancias socio-espaciales. En tal sentido, cuanto más periférico están localizados los asentamientos, más segregados se encuentran.

A pesar de las actividades colectivas de producción social de hábitat que pueden encontrarse (apertura de pasillos internos, relleno de terrenos, habilitación de canchas de fútbol, extensión de alumbrado, etc.), las condiciones de precariedad de estos asentamientos se ven acentuadas por la carencia o la falta de infraestructura y servicios en el área suburbana. A nivel del hábitat, la cuestión del saneamiento ambiental es otra variable a tener en cuenta en la vulnerabilidad sanitaria de la población, pues el

deterioro ambiental y la formación de basurales alimentan la producción de un hábitat más precario. Hacia el interior, no hay servicio de recolección de residuos (excepto en espacios adyacentes) y la basura, a menudo, es eliminada por medio de quema a cielo abierto, lo que contamina el aire y el suelo, con todas las consecuencias que ello implica para la salud (inhalación de gases tóxicos, metales pesados, material particulado, etc.).

En las áreas más integradas al espacio urbano, los habitantes de los asentamientos gozan de oportunidades laborales, acceso a redes de servicios, proximidad a comercios, etc. Mientras que, en las áreas periféricas y más alejadas, los servicios del entorno son más precarios, deficitarios y dependen del transporte urbano, el trabajo escasea y el deterioro ambiental es notorio.

VII. CONCLUSIONES

El caso estudiado constató que la situación de pobreza en los asentamientos no es *per se* la única adversidad que incide en las condiciones de vida de sus residentes, sino que es necesario redimensionar las implicancias del espacio urbano diferencial en el que se localizan. El entorno construido constriñe y/o habilita mejores condiciones de vida en los asentamientos, en términos de estructuras de oportunidades y/o adversidades vinculadas al hábitat.

El espacio urbano proporciona externalidades para la vida urbana, por ello juega un rol condicionante en el hábitat de los asentamientos. Las ventajas y desventajas del territorio urbano deben ser vistas de forma dinámica e inestable. Los hallazgos evidenciados en el caso estudiado sugieren que:

- En las áreas de revalorización urbana los asentamientos tienen ciertos beneficios del entorno: hay proximidad al mercado de trabajo urbano, a servicios e infraestructuras y el transporte urbano no es una necesidad. No obstante, el contexto de revalorización es también de renovación. La presión inmobiliaria es acuciante, la legislación urbana más restrictiva y afloran programas de intervención. Se revela, entonces, una situación que amenaza (vía remoción) la permanencia de los asentamientos.
- Los asentamientos localizados en áreas de consolidación urbana se encuentran en zonas de completamiento de servicios e infraestructuras. La ciudad fue creciendo y quedaron en medio del tejido urbano consolidado. Hacia el interior de los asentamientos, el hábitat se ha beneficiado de las oportunidades del entorno.
- En las áreas de expansión urbana, los asentamientos

se encuentran más lejos de la centralidad, en contexto de apertura de la trama urbana. Frecuentemente ocupan espacios remanentes, donde los servicios son deficitarios o no llegan. En la periferia distante y discontinua del tejido urbano, la segregación socio-espacial es un problema. La legislación urbana es más permisiva y flexible; hay nuevas e intermitentes usurpaciones, basurales, quemadas y adversidades ambientales.

A pesar de las particularidades del caso de Posadas, las categorías aquí planteadas podrían tener un potencial aporte heurístico para el análisis de otras experiencias similares en el contexto latinoamericano. La pobreza y los asentamientos están vinculados, en efecto, a las estrategias de supervivencia y los recursos reproductivos necesarios para afrontar la vida, están asociados las externalidades urbanas próximas a los lugares de vida, por lo que la localización del barrio juega un papel vital. El transporte, la salud, la educación, la seguridad, el agua potable, los servicios municipales, los espacios de ocio, etc., son factores que optimizan las condiciones materiales de existencia de los hogares.

Finalmente, la investigación intentó generar nuevos aportes empíricos a la reflexión conceptual, a partir del planteamiento de nuevos interrogantes y dimensiones analíticas alternativas. Una tarea que, sin duda, más que a conocer, condujo a discutir y advertir sobre la importancia del derecho a la ciudad y la espacialidad urbana para las condiciones de vida en los asentamientos.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 38(114), 35-69. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>

Abufhele, V. (2019). La política de la pobreza y el gobierno de los asentamientos informales en Chile. *EURE* 45(135), 49-69. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000200049>

Aguilar Díaz, M. (2011). Del espacio al lugar: un análisis de la consolidación urbana local desde la perspectiva narrativa. *Alteridades*, 21(41), 145-160. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172011000100014

Araya Ramírez, I. (2018). La espacialidad urbana en la construcción socio espacial de los lugares: una mirada desde el giro espacial. *Revista Geográfica de América Central*, 3(61E), 553-568. DOI: <https://doi.org/10.15359/rgac.61-3.29>

Borroeta, H., Pinto de Carvalho, L., Di Masso, A., y Ossul Vermehren, M. (2017). Apego al lugar: una aproximación psicoambiental a la vinculación afectiva con el entorno en procesos de reconstrucción del hábitat residencial. *INVI*, 32(91), 113-139. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582017000300113>

Brites, W. (2017). La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(3), 573-586. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.009.003.A014>

Brites, W. (2019). *Ciudades, teorías e investigación urbana: una aproximación a los procesos urbanos de Posadas y Encarnación*. Buenos Aires: CICCUS.

Brites, W. y Avalos, M. (2020). Asentamientos informales y hábitat: un análisis de casos en la ciudad de Posadas, Argentina. *Procesos Urbanos*, 7(1), 1-11. DOI: <https://doi.org/10.21892/2422085X.476>

Capdevielle, J. (2014). Espacio urbano y desigualdades: las políticas públicas y privadas en la ciudad de Córdoba, Argentina. (1990- 2011). *Cuadernos Geográficos*, 53(2), 135-158. DOI: <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v53i2.2224>

Chanampa, E. y Lorda, M. (2019). Asentamientos informales y regularización urbana. La producción de territorialidades en tensión. *Bitácora*, 30(1), 141-150.

Clichevsky, N. (2009). Algunas reflexiones sobre informalidad y regularización del suelo urbano. *Bitácora urbano territorial*, 14(1), 63-88. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18508>

Cravino, M. y Vommaro, P. (2018). Asentamientos en el sur de la periferia de Buenos Aires: orígenes, entramados organizativos y políticas de hábitat. *Población & Sociedad*, 25(2), 1-27. DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/pys-2018-250201>

Corcuff, P. (2016). *Las nuevas sociologías. Principales corrientes y debates, 1990-2010*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Daher Hechem, A. y Sandoval Luna, A. (2016). Hábitat y ecología de la pobreza. *Urbano*, 19(33), 6-13. Recuperado de <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/2356>

Flores Ortiz, E. (2012). *Producción social de la vivienda y el hábitat. Bases conceptuales y correlación con los procesos habitacionales*. México: HIC.

García Hernández, N. (2006). Los asentamientos informales en Latinoamérica: ¿un factor de crecimiento urbano o productor de otra ciudad? *Urbana*, 39(1), 13-28.

Giddens, A. (1995). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Gómez, J. (2016). *Análisis de caso sobre las problemáticas ambientales de los residuos sólidos urbanos en Villa Jardín, partido de Lanús provincia de Buenos Aires*. Universidad Nacional de Quilmes. Recuperado de <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/220>

Instituto Provincial de Estadísticas y Censos [IPEC] (2020). *Pobreza e Indigencia Multicausal 4º Trimestre 2020*. IPEC. Recuperado de <https://ipecmisiones.org/sociedad/condiciones-de-vida/pobreza-e-indigencia/multicausal/aglomerado-posadas-4-trimestre-2020/>

Jirón, P. y Lange, C. (2017). Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad. *Cuestiones de Sociología*, 16, e030. DOI: <https://doi.org/10.24215/23468904e030>

Kaztman, R. (1999). *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay*. Montevideo: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD Uruguay)/ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal, Oficina de Montevideo).

Municipalidad de Posadas (2015). *Diagnóstico del estado de situación de asentamientos en el Municipio de Posadas 2014-2015*. Coordinación del programa de regularización de espacios públicos y provisión de agua.

Oszlak, O. (2017). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: Eduntraf Editorial.

Perلمان, J. (2019). Ciudades sin tugurios, ciudades sin alma. Repensando los conceptos y las consecuencias de la marginalidad en las favelas de Río de Janeiro. *Andamios*, 16(39), 207-233. DOI: <http://dx.doi.org/10.29092/uacm.v16i39.680>

Prieto Peinado, M. (2014). Asentamientos espontáneos, tácticas en los márgenes de la ciudad de Sevilla, Los Perdigones. *INVI*, 29(82), 91-131. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582014000300004>

Registro Nacional de Barrios Populares [RENABAP] (2018). Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/barriospopulares>.

Salgado, M., Romero, H., Vásquez, A. y Fuentes, C. (2009). *Segregación Socio-Ambiental en espacios urbanos. Estudio de caso en la comuna de Peñalolén. Cuadernos de Trabajo*, (1), 14-32. Subprograma Domeyko, Política, Pobreza y Exclusión Social, Universidad de Chile. Recuperado de <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/118082>

Torres, D. y Ruiz-Tagle, J. (2019). ¿Derecho a la vivienda o la propiedad privada? De la política pública a la informalidad urbana en el Área Metropolitana de Lima (1996-2015). *EURE*, 45(136), 5-29. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000300005>

Vega Martínez, A., Hernández Buelvas, E. y Barbera Alvarado, N. (2019). Configuración territorial del hábitat en el asentamiento informal Alfonso López de la ciudad de Montería-Colombia. *INVI*, 34(97), 81-103. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-835820190003000081>

Zapata, C. (2016). El rol de la institucionalidad pública en experiencias autogestionarias de vivienda en Argentina. *Economía, sociedad y territorio*, 16(50), 229-264. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212016000100229

Ziccardi, A. (2019). Nueva arquitectura espacial, pobreza urbana y desigualdad territorial. *Polis*, 1(15), 7-31. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-23332019000100007

METROPOLIZACIÓN Y TURISMO EN CIUDADES INTERMEDIAS¹

ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD TERRITORIAL DEL TURISMO EN BELLO, COLOMBIA

METROPOLIZATION AND TOURISM IN INTERMEDIATE CITIES: ANALYSIS OF THE TERRITORIAL COMPETITIVENESS OF TOURISM IN BELLO, COLOMBIA

ELKIN MUÑOZ ²
ALEXANDRA LÓPEZ MARTÍNEZ ³
YUNIER SARMIENTO RAMÍREZ ⁴

- ¹ Trabajo desarrollado en el marco del proyecto "Competitividad territorial de ciudades intermedias latinoamericanas. Un estudio de caso múltiple." (206001222) financiado por el Tecnológico de Antioquia
- ² Doctor en Estudios Territoriales
Tecnológico de Antioquia, Medellín, Colombia.
Docente ocasional, Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas.
<https://orcid.org/0000-0003-1667-5849>
elkin.munoz@tdea.edu.co
- ³ Doctora en Estudios Territoriales
Tecnológico de Antioquia, Medellín, Colombia.
Docente ocasional, Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas.
<https://orcid.org/0000-0002-2966-4965>
alexandra.lopez55@tdea.edu.co
- ⁴ Doctor en Economía
Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil.
Profesor visitante junior, Programa de Pós-graduação em serviço Social e sustentabilidade na Amazônia (PPGSS) do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais (IFCHS)
<https://orcid.org/0000-0002-7261-7515>
yunier@ufam.edu.br



Las ciudades intermedias al interior de un Área Metropolitana quedan, en muchas ocasiones, supeditadas al rol asignado para el funcionamiento general del sistema que se construye en torno a la ciudad central, lo que restringe un posible proceso de desarrollo independiente que las convierta en territorios competitivos. En esta medida, el objetivo de este artículo es analizar la influencia de los procesos metropolitanos en el comportamiento del turismo en el Municipio de Bello, Colombia, para la consolidación de su competitividad territorial. La metodología utilizada es mixta, y se emplean técnicas como las encuestas, la cartografía y los recorridos territoriales. Se concluye que la imagen de ciudad insegura y la poca historia turística de Bello en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá disminuye la capacidad de competencia territorial del turismo urbano, pero el turismo rural —localizado en San Félix— representa una gran oportunidad para que el municipio aproveche sus particularidades y el potencial del mercado metropolitano.

Palabras clave: Área Metropolitana, ciudad intermedia, competitividad territorial, turismo.

Intermediate cities inside a Metropolitan Area are often subject to the role entrusted for the general operation of the metropolitan system built around the central city. This limits a possible independent development process that turns them into competitive territories. In this regard, the purpose of this article is to analyze the influence of metropolitan processes on the behavior of tourism in the Municipality of Bello, Colombia, for the consolidation of its territorial competitiveness. A mixed-method was used, with techniques such as surveys, cartography, and territorial routes. It is concluded that the image of an unsafe city it conveys, and the little tourist history of Bello in the Metropolitan Area of the Aburrá Valley, reduces its capacity for the territorial competition of urban tourism. However, rural tourism located in San Félix would be a great opportunity to take advantage of its distinctive features and the potential of the metropolitan market.

Keywords: Metropolitan Area, intermediate city, territorial competitiveness, tourism

I. INTRODUCCIÓN

El contexto global actual hace que no solo sea necesario competir a nivel empresarial sino también a nivel territorial. Si bien se ha criticado el uso de la competitividad a una escala nacional -porque implica ver al país como una empresa y constituye un uso muy simplista del concepto (Krugman, 1995)-, es una estrategia que ha permitido añadir dimensiones sociales y ambientales a la económica. Desde esta óptica, cuando se habla de competencia territorial no se tiene en cuenta únicamente la productividad empresarial, sus costos y demás acciones internas; es, además, primordial considerar el entorno de esas empresas, que incluye la institucionalidad, la sociedad y los recursos naturales.

No se trata de la forma tradicional de evaluar vocaciones de los territorios y definir una determinada actividad económica a impulsar, sino de la posibilidad de encontrar articulaciones entre los actores territoriales para que se aprovechen las condiciones particulares del territorio de manera económica. Esto no significa que el proceso no pueda centrarse en una actividad en particular, de hecho, en muchos casos así se hace; lo que diferencia la dinámica de la competencia territorial es que esta busca fortalecer relaciones entre actores locales, lugares, comunidad residente, autoridades, empresarios locales y de otros sectores, la academia, etc., alrededor de determinada actividad que, a su vez, se convierte en la imagen de la ciudad hacia el exterior. Ese uso de los recursos, no desde una mercantilización tradicional, sino a partir de la participación de los actores, pretende contribuir a una verdadera distribución de ingresos y al acceso a nuevas oportunidades que mejoren las capacidades y condiciones de vida de la población local. Se puede decir entonces que todos los territorios tienen un potencial de competitividad territorial en la medida en que logren reconocer sus particularidades, generar ingresos a partir de ellas y distribuirlos entre sus miembros. Para ello es fundamental que cada uno asuma un rol dentro del proceso.

En ese contexto, el presente artículo tiene como objetivo analizar la influencia de los procesos metropolitanos en el comportamiento del turismo en Bello, Colombia, para la consolidación de su competitividad territorial. Aunque existe una amplia cantidad de estudios sobre el turismo urbano en ciudades latinoamericanas (Alvarado y Batista, 2019; Bertoncello y Luso, 2016; de la Calle, 2019; Hiernaux y González, 2014; Judd, 2003; Rodríguez, 2021), todavía son escasos los que se abocan a observar su competitividad territorial (Barrado, 2016; Díez, 2012; Trujillo, 2008), ya que se enfocan primordialmente en la competitividad de las empresas turísticas (Alcocer, 2013; Gómez, 2018; T. Mercado, Vilorio y L. Mercado, 2019). Adicionalmente, las particularidades del territorio seleccionado aquí hacen que su consolidación sea aún más compleja. Bello es limítrofe con Medellín, la segunda ciudad en importancia económica

y demográfica de Colombia, por lo que sus procesos internos están supeditados en gran parte a esta. Dada situación, el municipio conforma un caso de estudio muy interesante, ya que se intenta generar allí una dinámica interna en medio de la fuerte atracción que genera la ciudad.

De otro lado, los estudios sobre las ciudades intermedias han abordado problemáticas diversas como su crecimiento (Torres y Caicedo, 2015) y su papel en la interacción entre las grandes aglomeraciones urbanas y las zonas rurales (Llop, Iglesias, Vargas y Blanc, 2019), excluyendo a las ciudades que forman parte de grandes áreas metropolitanas, sus procesos de desarrollo y sus aportes al desarrollo territorial (Méndez, Michelini y Romeiro, 2006; Sornoza, 2013; Wilches y Niño, 2017), además de algunas problemáticas sociales al interior de las mismas (Borsdorf, Sánchez y Marchant, 2008; Novillo, 2018; Prieto, 2012). En consecuencia, el aporte del presente estudio reside en que aborda una ciudad intermedia al interior de un área metropolitana desde una perspectiva de competitividad territorial, a diferencia de los abordajes tradicionales que estudian estas dos condiciones de manera independiente y desde una mirada que plantea a la ciudad intermedia como contraparte a las grandes aglomeraciones urbanas.

El artículo está compuesto por un total de cinco apartados, a saber: marco teórico, estudio de caso, metodología, resultados y discusión, y, finalmente, una serie de conclusiones y recomendaciones.

II. MARCO TEÓRICO

Metropolización y el papel de las ciudades intermedias

El presente artículo parte de la relación entre cuatro conceptos fundamentales para la construcción de su objeto teórico: procesos de metropolización, ciudades intermedias, competitividad territorial y turismo. Los procesos de metropolización plantean una "estructuración de formas sociales y económicas en una o más áreas subnacionales que se distinguen por una acentuada centralización de actividades, funciones y relaciones, así como por un elevado grado de concentración de la población" (Villa, 1980). Sin embargo, en América Latina estos procesos se enmarcan en una urbanización catapultada por las bajas oportunidades que ofrecen las zonas rurales y urbanas más dispersas: era en las grandes aglomeraciones urbanas donde se encontraban mejores oportunidades y eso llevó a que la urbanización se viera reflejada en una creciente metropolización de las ciudades principales (Bähr y Borsdorf, 2005; de Mattos, 2006; Gross, Galilea y Jordán, 1988).

No obstante, esos procesos concentradores de la urbanización industrial se han visto transformados con la

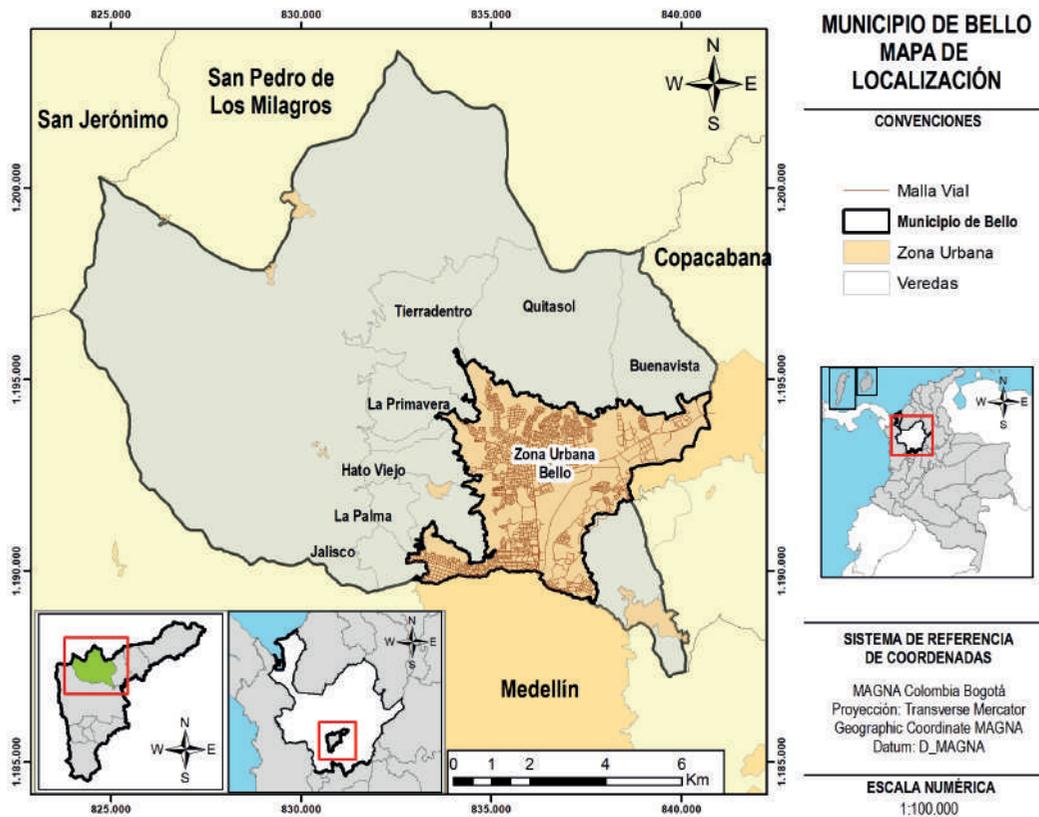


Figura 2. Localización del Municipio de Bello. Fuente: Elaboración de los autores.

Es importante, igualmente, destacar los procesos urbanos que hoy marcan la incidencia del turismo en las ciudades intermedias. La globalización ha impulsado la competencia entre los territorios, lo que ha llevado a regiones, municipios y ciudades a crear imágenes y marcas territoriales que las diferencien de las demás. En efecto, “el turismo ofrece a las ciudades una vía de inclusión a partir de sus especificidades adecuadamente convertidas en atractivos turísticos y complementados con los servicios y equipamientos necesarios y adecuados” (Bertoncello y Luso, 2016, p. 111).

En este sentido, los atractivos turísticos deben ser transformados en productos que puedan ser comercializados entre los visitantes, lo que podría tener un tinte economicista si se encarga únicamente de preparar una imagen específica sin contar con los actores locales, convirtiéndolos en una imposición y

generando desigualdades en el territorio (Muñoz, 2017). Otra posibilidad es construirlos con la participación activa de la población y actores locales que le transmitan a dicho producto particularidades locales que lo hagan atractivo y donde todos los involucrados intervendrían y se beneficiarían. Este trabajo asume ese camino, ya que posibilita la competitividad territorial. La primera opción, como se mencionó anteriormente, apuntaría a un turismo depredador de los recursos locales y, por lo general, pensado desde unos intereses externos al territorio que poco aportan a la mejora de las condiciones de vida de los residentes.

III. ESTUDIO DE CASO

Bello es una ciudad intermedia colombiana con una población de 522.200 personas, aproximadamente (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas

Documento	Escala
Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023. Por el Bello que queremos	Local
Identificación de vocaciones económicas para el Municipio de Bello	Local
Plan prospectivo estratégico de desarrollo turístico Municipio de Bello	Local
Plan de desarrollo Turístico Valle de Aburrá 2008-2015	Regional
Plan de desarrollo Turístico Valle de Aburrá 2017-2026	Regional

Tabla 1. Documentos oficiales revisados. Fuente: Elaboración de los autores.

[DANE], 2019). Forma parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y presenta una conurbación con el Municipio de Medellín (Figura 2). Fue un municipio con alta importancia industrial, en especial, en el área textil y su empresa insignia, *Fabricato* (Rodríguez, 2011).

En general, la industria en esta área metropolitana tenía su principal soporte en las empresas textiles, que luego entrarán en crisis al enfrentarse a la competencia internacional posterior a la apertura económica de los años 90, por ende, la industria y la economía comienzan un retroceso (Sánchez, 2013). Este patrón se repite en Bello, lo cual lleva a que los espacios destinados a la industria poco a poco se vayan transformando hacia usos habitacionales y comerciales (Palacio, 2021). Los procesos de metropolización de Medellín han conducido a una conurbación en la zona norte con este municipio, lo que impone una necesaria articulación entre las políticas de ambos con el fin de ordenar un territorio conurbado que se caracteriza por “una planificación urbanística inapropiada o inexistente y por contar con una trama urbana orgánica y conformada por circulaciones viales que solo satisfacen la necesidad de conexión, tanto dentro de los municipios como entre ellos” (Patiño, 2010, p. 46). En términos amplios, la zona norte del Valle de Aburrá, en donde está localizado Bello, representa la zona más pobre de esta Área Metropolitana y la que registra mayores dificultades sociales y económicas.

IV. METODOLOGÍA

La investigación expuesta empleó un enfoque eminentemente cualitativo, tanto por la posición epistemológica para su desarrollo, como por las técnicas de investigación empleadas. Sin embargo, también se utilizaron algunas técnicas de investigación cuantitativas para dar sustento matemático a algunas de las ideas

planteadas sobre el territorio analizado. Por lo tanto, se puede afirmar que la metodología fue mixta. Asimismo, se arranca de una postura hermenéutica, lo que implica realizar una interpretación de la realidad a la luz de unos postulados teóricos que permitieran comprender los hechos y la información arrojada por el caso de estudio.

El desarrollo de la investigación constó de tres etapas. La primera fue un acercamiento con las autoridades municipales para conocer su posición y la información disponible sobre la competitividad del territorio. Para ello, se realizaron dos talleres con un total de seis funcionarios de la Dirección de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bello. En ese acercamiento se decidió que el sector económico específico a trabajar sería el turismo, ya que es una de las apuestas locales. En la segunda etapa se llevó a cabo un rastreo de información secundaria, como los planes turísticos que se han construido en el municipio y en la región; en este caso, se utilizó una técnica de revisión de literatura y se encontraron en total cinco documentos oficiales sobre el turismo (Tabla 1).

La tercera etapa se abocó al análisis cartográfico y georreferenciación de las empresas turísticas con el fin de identificar los lugares que están involucrados en la actividad, el tipo de turismo que se desarrolla y la posible articulación de las condiciones locales en ese tipo de decisiones. Para esta etapa se elaboró un mapa de calor de las empresas utilizando los Sistemas de Información Geográfica (SIG). La cuarta y última etapa consistió en un diálogo directo con empresas (15 en total) para identificar su posición frente a la actividad turística y el relacionamiento con el territorio y la competitividad. Con estas empresas se logró aplicar una encuesta por medios virtuales y se realizaron recorridos territoriales comentados con dos personas del territorio que permitieron ampliar la visión sobre sus particularidades.

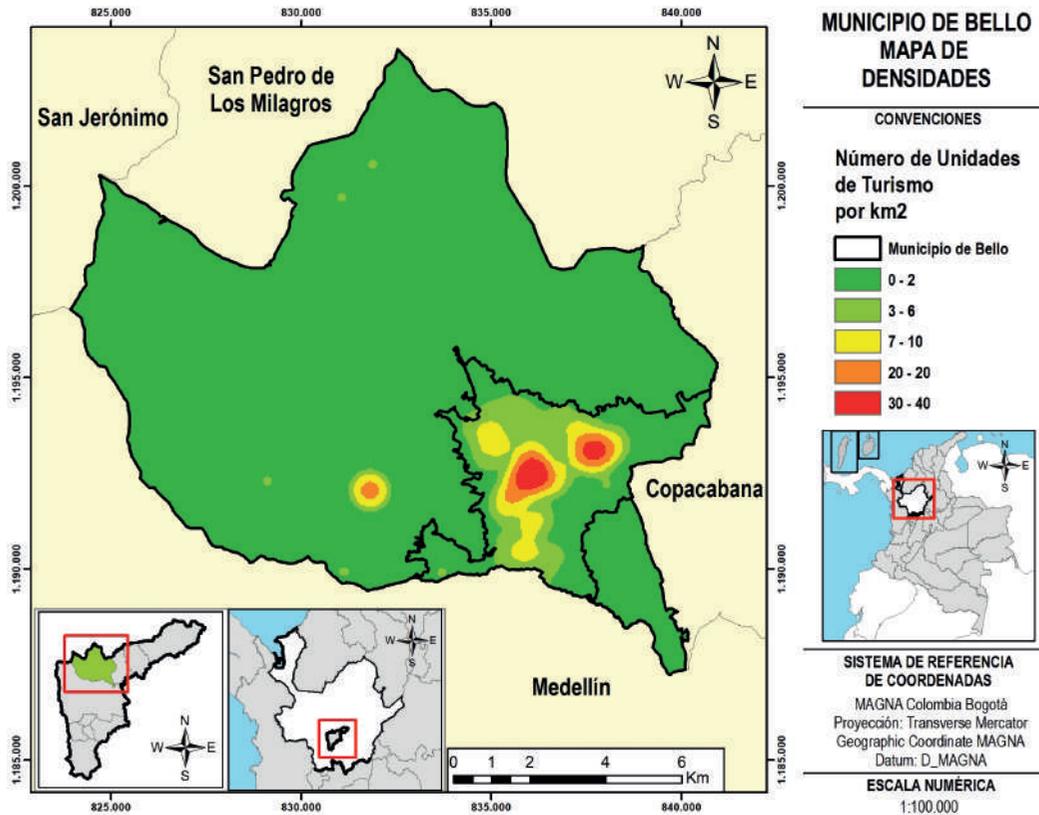


Figura 3. Densidad de organizaciones turísticas con presencia en Bello (2021). Fuente: Elaboración de los autores.

Las empresas encuestadas fueron seleccionadas de un listado brindado por la Alcaldía Municipal de Bello con un criterio de representatividad que contemplara diferentes sectores económicos que sirvieran al turismo local, a saber: gastronomía, transporte, hospedaje, artesanías y agencias de viaje. Además, se envió el instrumento de manera virtual para constatar la capacidad de respuesta de los empresarios locales por este medio, el cual arrojó un resultado bastante bajo en primera instancia, lo que demuestra una dificultad para la competitividad territorial. Finalmente, la muestra se seleccionó por conveniencia entre quienes contestaron y estuvieron interesados en participar.

En la encuesta se indagó sobre la posición de los empresarios frente a la competitividad del turismo en el territorio y la relación con otros actores del municipio y se crearon algunos indicadores alrededor de esos actores. Se les pidió elaborar un ranking entre diferentes actores locales, indicando si

los conocían y qué tantas relaciones tenían con ellos. Se definió que, según la posición dada por los empresarios a cada actor se le otorgaba un peso en particular. Los pesos fueron los siguientes: 1 si estaba en la primera posición, 0.5 en la segunda posición (1/2), 0.33 en la tercera posición (1/3), 0.25 en la cuarta posición (1/4) y 0.2 para la quinta posición (1/5). Posteriormente, ese peso se multiplicó por el número de veces que apareció el actor ubicado en esa posición; luego se sumaron estos valores para calcular el índice particular de cada actor. Por ejemplo, si el actor A fue clasificado por dos empresarios en primera posición y por otro empresario en la tercera posición, tendría un peso 1 por la primera posición y un peso de 0.33 por la tercera posición. Multiplicando esos pesos por las veces que fueron ubicados allí, se tendría: $1 \times 2 = 2$ y $0.33 \times 1 = 0.33$. La suma de esas cifras entrega el índice para ese actor de 2.33. Así, se calculó un índice de reconocimiento y uno de relacionamiento.

V. RESULTADOS

Bello ha sido un territorio fuertemente golpeado por el conflicto urbano del Valle de Aburrá, lo que ha impulsado la creación del estigma de que es un municipio violento y con muchas problemáticas sociales (Cruz, 2019). Ello promueve, desde luego, que el municipio no sea identificado como un destino turístico al interior del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Especialmente, en ciertos ejes de barrios se ubica la mayor tasa de homicidios, lo que dificulta en extremo la localización de actividades turísticas (Jiménez y Rentería, 2019). A pesar de ser parte integral del área metropolitana, el municipio ha evidenciado imaginarios que van en contra de su fortalecimiento socioeconómico, convirtiéndolo así en lo que se conoce como territorio dormitorio, altamente poblado, pero con pocas dinámicas económicas en su interior que ofrezcan nuevas alternativas para la población, que es relativamente pobre si se compara con el resto del área metropolitana (Gobernación de Antioquia, 2018).

Pese a todo lo anterior, una dinámica reciente en el municipio la constituye el alto desarrollo urbanístico: se han construido centros comerciales y viviendas para clase media y alta (Muñoz, 2018), algo que no es tradicional en el municipio ya que la mayoría de su población es de clase baja y se desplaza a trabajar al sur del Valle de Aburrá o a Medellín. Estas nuevas construcciones, por ende, están generando una transformación en el territorio que puede comenzar a atraer turistas culturales y de negocios, dadas las nuevas ofertas comerciales del municipio.

Adicionalmente, la Alcaldía de Bello (2013), en su Plan Estratégico Turístico, sostiene que el turismo del municipio se configura a partir de su relación con el Valle de Aburrá, con conciencia de que los turistas que visitan Bello llegarán principalmente desde los otros municipios de esta región. En la misma línea, se identificó el potencial turístico del corregimiento de San Félix, especialmente gracias a su actividad de parapentismo, los paisajes que ofrece y la cercanía al municipio de San Pedro de Los Milagros y la ruta de la leche. Además, se proponen diferentes tipologías de turismo con potencial en el municipio: turismo cultural (principalmente en el centro del municipio con las iglesias y el museo Choza Marco Fidel Suárez), ecoturismo (especialmente en el Cerro Quitasol), turismo rural (en San Félix, dada su actividad gastronómica y los usos de la leche por parte de la comunidad campesina), turismo de aventura (senderos ecológicos, caminatas y, sobre todo, el parapentismo) y turismo de negocios (a partir de la amplia gama de servicios comerciales que se ofrecen en Bello).

A través del análisis cartográfico de la totalidad de empresas turísticas ubicadas en el municipio y que cuentan con el Registro Nacional de Turismo (RNT) vigente, se construyó el mapa presentado en la Figura 3. En este se observa que hay tres puntos donde se localiza la mayoría de la oferta turística local. El primero de ellos es Niquia (el punto rojo secundario ubicado cerca a los límites con Copacabana), donde se ha concentrado la oferta comercial y de servicios en el municipio. Este ha sido el polo de desarrollo durante las décadas del 2000 y 2010 y tiene como principales anclas turísticas el Centro Comercial Puerta del Norte y la Unidad Deportiva Tulio Ospina. El segundo es el punto rojo más intenso que representa el centro de Bello, en donde históricamente se localizó la principal actividad económica, social y comercial del municipio, así como la autoridad local. En este espacio se encuentran la Iglesia de Nuestra Señora del Rosario, la Capilla de Nuestra Señora del Rosario de Hato Viejo, el Parque Santander, el Monumento y Casa Natal de Marco Fidel Suárez, la Estación y Talleres del Ferrocarril de Antioquia, por lo que es un lugar específico para el turismo cultural. El tercer punto está en el corregimiento de San Félix, ubicado por fuera de la zona urbana de Bello, el cual, como se mencionó anteriormente, ha venido posicionándose como un destino fundamental para el municipio, ya que es apto para el turismo rural, de aventura y ecológico.

Desde el punto de vista espacial, el turismo que se viene desarrollando en el municipio es diverso, lo cual es una buena señal a pesar de no ser muy reconocido en la región debido, en gran parte, al imaginario que predomina acerca de él y que ha invisibilizado su potencial turístico: un lugar inseguro, industrial y residencial. En cuanto al turismo local en el Valle de Aburrá, los principales destinos tienden a ser Girardota, para las fincas de recreo y el turismo religioso; Barbosa, para el turismo ecológico; Envigado, para el turismo de negocios y compras; y Medellín, destino preferente para el turismo cultural y urbano. El único atractivo que se ha posicionado en Bello es el parapentismo, pero debido a que una de las más importantes vías para llegar hasta el corregimiento pertenece a Medellín, la mayoría de la población metropolitana considera que este destino pertenece a esa ciudad, no a Bello. Tal vez se ha logrado fortalecer por esta misma razón, ya que no se le asocia a la imagen negativa de violencia del municipio. Cabe recordar que parte de la oferta comercial y turística está ubicada en los barrios y ejes vinculados a los principales homicidios identificados por Jiménez y Rentería (2019), en especial los del punto del centro, lo que repercute directa y negativamente sobre la decisión de visitar y acceder a ese turismo en concreto.

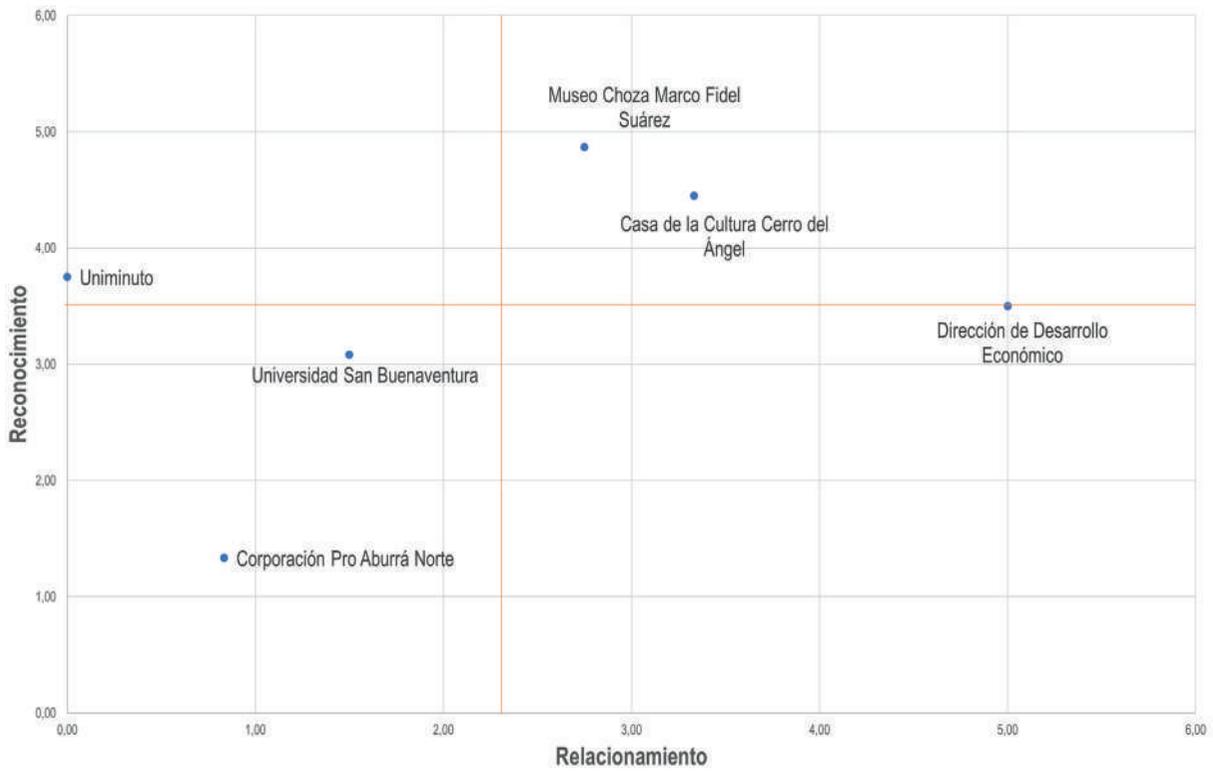


Figura 4. Niveles de reconocimiento y relacionamiento de los actores del sistema turístico de Bello (2021). Fuente: Elaboración de los autores.

VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La competitividad territorial se posiciona como la capacidad que pueden alcanzar los territorios y que les permite fortalecer sus actividades económicas a través de un claro relacionamiento con la población residente y la mejora de sus condiciones de vida. El turismo en Bello tiene un potencial diferenciador para aportar a la competitividad territorial, teniendo en cuenta que para que esta actividad funcione debe articularse con la comunidad local. Si bien existe un potencial para un turismo de corte urbano, este no debería ser el que más se propicie en el municipio debido al contexto territorial en el que se ubica. Es decir, Bello es una ciudad intermedia al interior de un Área Metropolitana liderada por Medellín, este y otros municipios que también experimentan la expansión de la ciudad ya están posicionados local y regionalmente, por lo que se debería apostar por atractivos diferentes a los que ya existen, todavía más si se considera que los habitantes locales son el principal público objetivo.

El corregimiento de San Félix cuenta con la mayor capacidad para fortalecer el turismo en el municipio e

impulsar la competitividad territorial. Allí se lograría, en primer lugar, ofrecer un producto diferente al resto de la región, atrayendo de esta manera los visitantes necesarios para que la actividad sea rentable; en segundo lugar, permitiría incluir una zona rural en las dinámicas económicas y sociales de la ciudad, que se han concentrado fundamentalmente en la zona urbana. No obstante, es importante cuidar el proceso empleado para fortalecer el aprovechamiento turístico de San Félix, ya que este determinará si se logra o no el relacionamiento entre los diferentes actores involucrados. Si se logran propiciar esas relaciones estrechas, la dinámica turística impulsará la competitividad territorial; de lo contrario, será simplemente un proceso de crecimiento económico. En la Figura 4 se muestra el análisis de los actores locales a través del reconocimiento y del relacionamiento. Se observa que queda mucho por trabajar en el municipio en términos de relaciones entre los actores, ya que solo dos son altamente reconocidos y tienen algún tipo de interacción con los empresarios del sector, mientras los demás pueden tener incluso más reconocimiento que relación, lo que representa una alerta para el desarrollo territorial.

Los resultados de las encuestas permiten evidenciar la frecuente necesidad de aprovechar más las zonas rurales de Bello, sobre todo San Félix, para ofrecer un producto diferenciado del resto del Valle de Aburrá. De hecho, surge la propuesta de crear un parque del aire que permita tener una mejor infraestructura para el parapentismo y para aterrizar más fácilmente. En ese parque se espera que puedan converger varios actores turísticos y comunitarios que ofrezcan, entre otros, productos gastronómicos y artesanías. Este sería un símbolo arquitectónico que suscite el recuerdo del territorio a través de una imagen particular, lo cual es, sin duda, una necesidad, ya que se debe afianzar una particularidad en medio de tantas fuerzas metropolitanas que ofrecen productos y servicios turísticos, y esta actividad es ciertamente única en la región.

En igual contexto, uno de los empresarios mencionó que hay poca pertenencia con el municipio, se contratan personas de otros lugares e, incluso, las agencias de viaje locales ofrecen productos en otros territorios. Tal situación es una consecuencia de las relaciones metropolitanas que conducen a estimar mucho mejor desplazarse a satisfacer alguna necesidad, que hacerlo al interior de Bello, dada la cercanía con Medellín. Esto se refleja en las condiciones de contratación de personas por fuera del municipio, así como en la oferta de servicios turísticos con destino a otros municipios regionales. La visión de que los otros territorios pueden ofrecer mejores condiciones, características o profesionales tendrá que irse transformando para que el turismo pueda alcanzar una competitividad territorial basada en el trabajo conjunto entre actores y actividades locales. Lo anterior no quiere decir que se deba trabajar por fuera de las relaciones regionales; al contrario, se debe aprovechar esa condición como un elemento diferenciador y como mercado potencial, pero la esencia para que una ciudad intermedia pueda fortalecerse en medio de una metrópolis es que alcance una dinámica de diferenciación-cooperación con los demás municipios pertenecientes a la región metropolitana.

VII. CONCLUSIONES

Bello es una ciudad intermedia que se encuentra en medio de un proceso amplio de metropolización de la ciudad de Medellín, el cual limita, en cierta medida, el tipo de dinámicas económicas y sociales que se puedan adelantar de manera independiente para solucionar los problemas particulares del territorio. Por ello, se hace necesario, tanto articular esfuerzos con los demás actores metropolitanos, como diferenciarse para aprovechar las oportunidades locales. Si bien Bello cuenta con cierto

potencial para el turismo urbano, tiene una debilidad fuerte respecto a los demás municipios del Valle de Aburrá y es que ellos ya tienen una historia turística más definida. Asimismo, Bello tiene una imagen de inseguridad muy esparcida en la región, lo que no haría sostenible iniciar un proceso para crear competitividad territorial con el potencial turístico.

Lo opuesto ocurre en San Félix, un área rural que está alejada de la imagen de inseguridad, con una historia más clara en términos turísticos y con una clara diferenciación de producto. El problema que se enfrenta en este caso es que en el imaginario regional se concibe a San Félix como perteneciente a Medellín, por lo que habría que desarrollar un proceso de promoción que lo ratificara como parte del territorio bellanita y que involucrar a diversos actores locales. Esto, con el fin de lograr una articulación capaz de generar nuevos ingresos para el territorio, que se distribuyan entre los diferentes involucrados, de modo de consolidar una competitividad territorial alrededor del turismo. Del éxito de este ejercicio dependerá que los demás lugares, historias y actividades con potencial en el municipio puedan despegar como destinos turísticos domésticos.

Como se advierte, este caso en particular muestra que las ciudades intermedias ligadas a áreas metropolitanas tienen un doble reto en términos de la competitividad territorial. Por un lado, las dinámicas metropolitanas les exigen ciertas funciones o aportes para el adecuado funcionamiento de toda la aglomeración urbana de la que forman parte, por lo que no pueden emprender libremente procesos individuales que les representen un cambio sustantivo en las condiciones de vida de sus habitantes. De otro lado, la competitividad territorial se basa en la capacidad de interiorizar las territorialidades locales en los procesos productivos y de impulsar una amplia participación de los actores sociales, para que los beneficios sean repartidos equitativamente. En este tipo de ciudades no es tan fácil identificar y diferenciar plenamente esas territorialidades y potencialidades, ya que la inmersión en los procesos metropolitanos lo limita. Sin embargo, es un ejercicio necesario para que las desigualdades en estas aglomeraciones también sean reducidas a través de procesos adelantados por los actores locales.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía de Bello (2013). *Plan prospectivo estratégico de desarrollo turístico Municipio de Bello, 2013-2023*. Bello: Alcaldía de Bello.
- Alcocer, J. (2013). Competitividad en el sector turístico: una revisión de la literatura. *Revista Le Bret*, 5, 271-291.

Alfonso, O. (2018). Metropolitización versus ciudades intermedias. La incompatibilidad del auge de las ciudades intermedias en la fase actual de la urbanización de la población colombiana. *Revista de Antropología y Sociología: VIRAJES*, 20(1), 83–111. DOI: <https://doi.org/10.17151/rasv.2018.20.1.5>

Alvarado, I. y Batista, E. (2019). Situación geográfica turística en la era urbana y devenir campo-ciudad en América Latina. *Investigaciones Geográficas*, (99), 1–26. DOI: <https://doi.org/10.14350/rig.59792>

Bähr, J. y Borsdorf, A. (2005). La ciudad latinoamericana: La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. *Revista de Ciudad, Urbanismo y Paisaje Urb[er]Es*, (2), 207–221.

Barrado, D. (2016). Destino turístico y competitividad territorial: una aproximación desde la geografía a la competitividad territorial y al papel del territorio como factor competitivo. *Esic Market Economics and Business Journal*, 47(2), 253–273.

Bertoncello, R. y Luso, R. (2016). Turismo urbano en contexto metropolitano: Tigre como destino turístico en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 107–125. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.56905>

Borsdorf, A., Sánchez, R. y Marchant, C. (2008). Aprendiendo de los errores. La necesidad de cambios a la política de vivienda en ciudades intermedias chilenas. *Revista Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(270). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-51.htm>

Cruz, R. (2019). Bello, Antioquia: más que una disputa de bandas delincuenciales de barrio. *Verdad Abierta*. Recuperado de <https://verdadabierta.com/bello-antioquia-mas-que-una-disputa-de-bandas-delincuenciales-de-barrio/>

De la Calle, M. (2019). Turistificación de centros urbanos: clarificando el debate. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 83(2829), 1–40. DOI: <https://doi.org/10.21138/bage.2829>

De Mattos, C. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En A. Geradiges, M. Arroyo y M. Silveira (Eds.), *América Latina: cidade, campo e turismo* (pp. 41-73). San Pablo: CLACSO.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas [DANE]. (2019). Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, Colombia. *Demografía y población*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>

Díez, D. (2012). La competitividad turística en espacios interiores: una propuesta metodológica para la determinación de competidores potenciales. *Cuadernos de Turismo*, (30), 109–125.

Gobernación de Antioquia. (2018). Encuesta de Calidad de Vida 2017. *Gobernación de Antioquia*. Recuperado de <https://antioquia.gov.co/index.php/encuesta-calidad-de-vida-2017-indice-multidimensional-de-condiciones-de-vida>

Gómez, S. (2018). Desarrollo y competitividad turística: un destino urbano de México. *Turismo y Sociedad*, 23, 183–197. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n23.09>

Gross, P., Galilea, S. y Jordán, R. (1988). Metropolitización en América Latina y el Caribe. Calidad de vida y pobreza urbana. *Revista EURE*, 14(43), 7–51.

Harvey, D. (1994). La construcción social del espacio y del tiempo: Una teoría relacional. *Geographical Review of Japan*, 67(2), 126–135.

Hiernaux, D. y González, I. (2014). Turismo y gentrificación : pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 55–70.

Jiménez, W. y Rentería, R. (2019). Aportes de la complejidad para la comprensión de las dinámicas de la violencia en las ciudades. Caso de estudio: las ciudades de Bello y Palmira, Colombia (años 2010-2016). *Revista Criminalidad*, 62(1), 9–43.

Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *EURE*, 29(87), 51–62.

Krugman, P. (1995). Competitividad: una peligrosa obsesión. *Ensayos de Economía*, 6(9–10), 17–34. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23735/24422>

Llop, J. M., Iglesias, B., Vargas, R. y Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*, (22), 23–43. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>

Martínez, P. (2016). La metropolitización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 77–105. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.56907>

Méndez, R., Michelini, J. J. y Romeiro, P. (2006). Redes socio-institucionales e innovación para el desarrollo de las ciudades intermedias. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 38(2006), 377–395.

Mercado, T., Viloria, A. y Mercado, L. (2019). Competitividad de los recursos turísticos: una propuesta de indicadores para su medición en la región Caribe colombiana. *Revista de Economía del Caribe*, (24), 95–113.

Muñoz, E. (2017). Territorio de postal: la dualidad del turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26(2), 153–174. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v26n2.59237>

Muñoz, J. (2018). Asentamientos informales y pobreza en Bello, la otra cara del “progreso”. Aproximación crítica desde el enfoque de derechos. *Revista de Trabajo Social*, (27), 151–167.

Novillo, N. (2018). Cambio climático y conflictos socioambientales en ciudades intermedias de América Latina y el Caribe. *Letras Verdes, Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, (24), 124–142. DOI: <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.24.2018.3323>

Otero, A. y Llop, J. M. (2020). La ciudad intermedia: crecimiento y dinámicas de desarrollo. *Territorios*, (43), 1–8.

Palacio, S. (2021). *Mercado inmobiliario y producción del espacio en la transformación urbana de Bello*. Universidad de Antioquia.

Patino, J. E. (2010). *Bordes conurbados metropolitanos, interacción socio-espacial y fragmentación territorial en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.

Prieto, M. (2012). Segregación socio-residencial en ciudades intermedias. El caso de Bahía Blanca-Argentina. *Breves Contribuciones del IEG*, (23), 129–156.

Prieto, M., Schroeder, R. y Formiga, N. (2011). Ciudades intermedias: dinámica y perspectivas. El caso de Bahía Blanca - Argentina. *Revista Geográfica de América Central*, (Número especial EGAL), 1–17.

Rodríguez, J. (2011). Antecedentes y caracterización de la metropolitización del Valle de Aburrá (Col). *Iustitia. Revista de la Devisión de Ciencias Jurídicas y Políticas*, (9), 59–94. DOI: <https://doi.org/10.15332/iust.v0i9.892>

Rodríguez, L. (2021). Descentralización de la oferta turística como estrategia de competitividad urbana: Programas de “Barrio” en la Ciudad de México y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 19(1), 9–25. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2021.19.001>

Sánchez, A. (2013). La reinención de Medellín. *Lecturas de Economía*, (78), 185–227.

Sornoza, J. (2013). Gobernanza urbana, competitividad y procesos de renovación en las ciudades medias españolas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (61), 47–66.

Torres, P. y Caicedo, C. (2015). *Las ciudades intermedias con mayor potencial en Colombia. Un sistema de identificación*. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Las-ciudades-intermedias-con-mayor-potencial-en-Colombia-Un-sistema-de-identificación.pdf>

Trujillo, J. (2008). El territorio como factor de competitividad de un destino turístico. El caso de la capital del Estado de México. *Quivera*, 10(2), 131–152.

Villa, M. (1980). Consideraciones en torno al proceso de metropolización en América Latina. *Notas de Población*, (24), 57–105.

Wilches, L. y Niño, J. L. (2017). Internacionalización territorial y competitividad en América Latina. Una perspectiva desde las ciudades intermedias. *Espacios*, 38(54), 9–18.

POLÍTICA DE SUELO URBANO EN SAN CARLOS DE BARILOCHE (2001-2019)¹ APORTES PARA UN BALANCE CRÍTICO

URBAN LAND POLICY IN SAN CARLOS DE BARILOCHE (2001-2019)
CONTRIBUTIONS FOR A CRITICAL BALANCE

54

TOMÁS GUEVARA ²
JULIETA WALLACE ³

- ¹ Este artículo es parte del Proyecto PI 40-B-783 "Hábitat y Planeamiento Urbano en San Carlos de Bariloche: Políticas Públicas y Actores Sociales". Resolución Rectoral N° 235/2020, financiado por Universidad Nacional de Río Negro.
- ² Doctor en Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Río Negro - Agencia Nacional de Promoción Científica y Técnica, San Carlos de Bariloche, Argentina
Investigador Adjunto Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
<https://orcid.org/0000-0003-2457-2743>
tguevara@unrn.edu.ar
- ³ Abogada
Universidad Nacional de Río Negro, San Carlos de Bariloche, Argentina
Profesora Adjunta de la Escuela de Producción, Tecnología y Medio Ambiente.
<https://orcid.org/0000-0003-1192-6610>
jwallace@unrn.edu.ar



Este artículo aborda las políticas de acceso al suelo urbano en cuanto elemento central para garantizar condiciones de habitabilidad para los sectores populares. En ese marco, se analizan las alternativas de producción de suelo urbano desarrolladas en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Río Negro, en el período post-crisis de 2001, en particular luego de la crisis habitacional de 2006-2008, hasta el año 2019, con la finalidad de realizar un balance crítico de la implementación de la política de producción de lotes con servicios. A partir de un abordaje metodológico documental y cualitativo, se examinan las diferentes operatorias iniciadas por el Estado municipal, atendiendo a las modalidades de adquisición del suelo, las formas de financiamiento de la infraestructura, los destinatarios y su forma de organización, entre otras variables. Los resultados de la investigación muestran un esfuerzo del gobierno local de San Carlos de Bariloche orientado a urbanizar 140 hectáreas de suelo urbano, pero también evidencian las limitaciones en la implementación de la urbanización del mismo. El trabajo intenta aportar a la discusión sobre las causas de la informalidad urbana y su relación con las políticas habitacionales y urbanas adoptadas desde los gobiernos locales en la región latinoamericana. La producción de lotes con servicios constituye un pilar fundamental de la política urbana, sin embargo, su abordaje en investigación ha sido acotado, por lo que este artículo procura, igualmente, dar cuenta de dicho vacío en la literatura especializada.

Palabras clave: hábitat, política pública, asentamientos precaristas

This article addresses urban land policies as a key element to guarantee habitability conditions for the working class. With this in mind, the article analyzes the urban land policy developed in the city of San Carlos de Bariloche, Río Negro, in the post-crisis period of 2001, in particular after the housing crisis of 2006-2008, until 2019, in order to make a critical balance of the lots with utilities production policy. Starting from a documentary and qualitative methodological approach, the different operations initiated by the municipal State are examined, taking into account the modalities of land acquisition, the forms of infrastructure financing, the recipients, and their form of organization, among other variables. The results of the research show an effort by the local government of San Carlos de Bariloche to provide utilities to 140 hectares of urban land, but they also show the limitations in its implementation. The work attempts to contribute to the discussion on the causes of urban informality and its relationship with housing and urban policies implemented by local governments in Latin America. The production of lots with utilities is a fundamental pillar of urban policy, but its research has been limited. As such, the article also tries to account for this gap in the literature.

Keywords: habitat, public policy, squatter settlements

I. INTRODUCCIÓN

La restricción en el acceso al suelo para los sectores subalternos es constitutiva de la urbanización capitalista, que tiende a la mercantilización de las necesidades, excluyendo por medio de este mecanismo a una porción creciente de la sociedad. En América Latina, esta restricción se refuerza por el carácter dependiente de sus formaciones económico-sociales, su acelerado proceso de urbanización y los efectos de los nuevos patrones de producción de la ciudad neoliberal (Jaramillo, 2012). Esta dinámica ha limitado las posibilidades de acceso al suelo urbano a grandes sectores de la población, incluyendo sectores populares y de ingresos medios, lo cual ha generado a lo largo del tiempo el fenómeno de la informalidad urbana persistente.

La informalidad urbana se vincula con las características estructurales mencionadas, pero también se encuentra relacionada con la capacidad del Estado para producir suelo urbano de calidad y asequible. Es decir, no es suficiente dar cuenta de los condicionantes estructurales de las sociedades latinoamericanas, sino que también es necesario hacer patentes los esfuerzos que realiza el Estado para ampliar la demanda efectiva a través de las políticas habitacionales, concretamente, los efectuados por los gobiernos locales que tienen la potestad exclusiva de producir suelo urbano. Si bien en los últimos años parte de la literatura sobre estudios urbanos abordó la problemática de producción de suelo urbano, lo hizo poniendo el énfasis sobre todo en los instrumentos de gestión que permiten movilizar suelo, como la recuperación de plusvalías, los impuestos progresivos y otros (Smolka y Furtado, 2014). Estos instrumentos forman parte cada vez más de la caja de herramientas de la política urbana de los gobiernos locales (Duarte y Baer, 2013), pero todavía su implementación sigue siendo acotada y gran parte de la producción de suelo urbano no los incluye, en particular, en aquellos lugares donde todavía existe suelo fiscal disponible. De ahí que sea relevante explorar cómo se produce suelo urbano, específicamente en los gobiernos locales de la región, más allá de las experiencias innovadoras o las buenas prácticas que puedan ser identificadas y destacadas.

En este contexto, este artículo tiene como objetivo analizar las diferentes alternativas de producción de suelo urbano que se implementaron en la ciudad de San Carlos de Bariloche en el período posterior a la crisis de 2001 y, en especial, luego de la crisis habitacional del 2006, para realizar un balance crítico de una política pública que ya cuenta con más de diez años de ejecución. La investigación, por lo tanto, contribuye al debate sobre las políticas habitacionales y urbanas, y sobre la capacidad de los gobiernos locales para producir suelo urbano servido, bien localizado y asequible a la población, con miras a revertir los efectos negativos del funcionamiento del mercado de suelo sobre la estructura urbana y la consecuente desigualdad, en términos de acceso a la ciudad.

Desde este enfoque, el trabajo analiza las diferentes operatorias de producción de suelo urbano en San Carlos de Bariloche, atendiendo a las modalidades de adquisición del suelo, a las formas de financiamiento de la infraestructura, los destinatarios y su forma de organización, entre otras variables consideradas para el estudio. El abordaje metodológico es de tipo documental y cualitativo, valiéndose de la normativa vigente, publicaciones periodísticas y entrevistas con informantes claves para reconstruir el proceso de diagnóstico, formulación e implementación de la política (Aguilar Villanueva, 2006).

II. MARCO TEÓRICO

Producción del suelo urbano

Se suele hablar de tres modalidades a partir de las cuales se (re)produce la ciudad: estatal, mercantil y social (Herzer y Pérez, 1993). Estas modalidades no son excluyentes y su yuxtaposición varía según el modelo de desarrollo (Guevara, 2015).

En Argentina, el mayor productor de suelo urbano ha sido históricamente el sector privado, en un contexto de relativo *laissez faire* en materia de usos y subdivisión del suelo. Las normativas urbanas laxas posibilitaron los "loteos populares" (Torres, 2006). Sin embargo, este sector ha atendido en una proporción decreciente a las demandas habitacionales de la población a lo largo de los años, evidenciándose un aumento sostenido de las modalidades de producción informal del hábitat (Un Techo para mi País, 2016). El agotamiento de los loteos populares se debe no sólo a factores económicos, sino también a la modificación de las normativas urbanas que, desde mediados de la década de 1970, se volvieron más exigentes con los fraccionadores.

El Estado, por su parte, realizó un esfuerzo variable, en términos históricos, para atender las demandas habitacionales, combinando etapas de mucha intervención, con otras etapas de retirada del Estado (Zapata, 2017). Como resultado, los sectores populares han visto sumamente restringidas las posibilidades de acceso al suelo en los últimos años (Guevara, 2015), debiendo resolver sus necesidades habitacionales mediante diversas formas de autoproducción del hábitat. Esta modalidad de "vivienda progresiva" implica vivir en condiciones de precariedad durante un plazo de producción que puede tomar muchos años para lograr la consolidación física y jurídica (Ward, 1982).

Las políticas de acceso al suelo y la regulación del Estado sobre el mercado de tierras son dos elementos ineludibles para garantizar el acceso al hábitat en condiciones dignas. Como destaca Clichevsky (2009), es necesario que el Estado intervenga en la fase de producción y de circulación del suelo urbano, a fin de contrapesar la dinámica excluyente del mercado. No es posible pensar una política integral de vivienda si no se articula con una política de suelo urbano.



Figura 1. Bariloche y su inserción territorial. Fuente: Guevara, Wallace, Marigo y Cavanagh (2020).

En materia de suelo, la intervención estatal se ha restringido a una función reguladora y normativa (Reese, 2006). Esto ha provocado una histórica disociación entre la política habitacional y la urbana. No obstante, en los últimos años, recientes estudios han puesto en debate diversas herramientas urbanísticas y políticas de gestión del suelo con vistas a retomar el rol del Estado en la construcción y planificación de la ciudad (Lobato, 2021). En este escenario, la producción de suelo urbano por parte de los gobiernos locales tomó protagonismo como política pública, independientemente de que todavía la aplicación de los instrumentos de gestión novedosos sea incipiente.

La literatura especializada muestra diferentes alternativas en la implementación de las políticas de suelo urbano en la región, que varían en función de los instrumentos aplicados. A veces, se parte de la disponibilidad de suelo fiscal, ocupado irregularmente o vacante, según el caso, lo que facilita la política de suelo urbano. Pero, en muchos otros casos, no hay suelo fiscal disponible o se destina a otras finalidades, como políticas de renovación o regeneración urbana (Delgadillo, 2020). En estas situaciones se plantea la necesidad de adquisición para lo cual se extendió en los últimos años la creación de bancos de tierras en la región. Estos organismos suelen desplegar una

política de adquisición que se basa en diferentes instrumentos: compra venta, donación, incorporación por condonación de deudas, expropiación, recuperación de plusvalías, entre otros instrumentos de movilización de suelo ocioso (Smolka y Furtado, 2014).

III. ESTUDIO DE CASO

Bariloche es una ciudad intermedia, ubicada al oeste de la Provincia de Río Negro, en la región andina de la Patagonia argentina (Figura 1). Aunque nació como Colonia Agrícola Pastoral, rápidamente se especializó en la actividad turística. La masificación del turismo, a partir de la década de 1940, marcó una afluencia masiva de turistas, hoteles sindicales y el interés de los sectores medios más acomodados por adquirir un terreno en la ciudad. Así, entre 1940 y 1970, se lotearon miles de hectáreas, prácticamente, sin ningún tipo de mejora en materia de infraestructura urbana. Este crecimiento acelerado en extensión hacia el oeste estuvo completamente desfasado del poblamiento de la ciudad, lo que determinó una consolidación urbana deficiente. Todavía, con posterioridad a 1970, la

Loteo	Ha	Lotes	Forma de adquisición de suelo
Altos del Este	35	687	Compraventa
Frutillar Norte	26,5	557	Expropiación
Valle Azul	45	605	Afectación reserva fiscal
Las Victorias	9	111	Afectación reserva fiscal
Los Abedules	10	135	Recuperación de plusvalías
TOTAL	125,5	2.095	

Tabla 1. Loteos sociales del período de estudio. Fuente: Elaboración de los autores.

incorporación de suelo fue acelerada: según el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (2018), entre 1991 y 2001, la mancha urbana creció 91%, mientras que la población lo hizo 46%.

Este crecimiento desordenado y discontinuo empezó a ser caracterizado como un problema hacia la década de 1970, motivando la sanción del Código de Planeamiento y el Código de Edificación de 1980. Según Medina (2016), estas normas poseen una fuerte impronta conservacionista y surgen con el objetivo de poner límites y ordenar el crecimiento de la ciudad. Empero, fueron generando resistencia por parte de los sectores vinculados a la actividad inmobiliaria. Por ello, en 1995 se elaboró un nuevo Código Urbano, cuya aprobación fue sólo parcial, lo que derivó en la coexistencia de dos normativas urbanas diferentes que combinan usos del suelo e indicadores urbanísticos. Esta duplicidad ha sido funcional a la aplicación discrecional de las normas (Medina, 2016), favoreció los intereses del sector inmobiliario y perjudicó las posibilidades de acceso al suelo urbano por parte de la población local. En consecuencia, durante esos años se multiplicaron los procesos de autoproducción del hábitat en diferentes barrios.

IV. METODOLOGÍA

Esta investigación utiliza una metodología de tipo cualitativa, con un diseño de investigación basado en lo que se denomina estudio de caso, cuya utilidad es central no sólo para la descripción de fenómenos y procesos sociales, sino también para la contrastación y generación de teoría (Martínez Carazo, 2006). Dentro de los diferentes tipos de estudios de caso, existen los que se denominan “casos instrumentales” (Merlinsky, 2013), donde lo que está en juego no es el caso en sí mismo, sino su capacidad para permitir un ejercicio de generalización analítica.

En este trabajo, el estudio de caso se centra en la implementación de políticas habitacionales de producción de suelo urbano en la ciudad de San Carlos de Bariloche. Para construir dicho caso, nos valemos de fuentes diversas, en una

estrategia metodológica de triangulación (Denzin, 2012). En primer lugar, algunos de los autores han tenido participación activa en instancias de gestión de políticas públicas y conflictos vinculados a la temática habitacional: participación en la Mesa de Tierras de Bariloche, participación del Consejo Social de Tierras, entre otros. En este sentido, parte de los datos relevados es producto de un abordaje de investigación-acción, que se plantea la posibilidad de lograr en forma simultánea avances teóricos y cambios sociales, ligando el enfoque experimental de las ciencias sociales con programas de acción social (Lewin, 1946). De esta manera, la investigación acción persigue como finalidad resolver problemas prácticos pero, a través de esa resolución de problemas, se plantea la creación de conocimiento. La información obtenida es fruto del trabajo comunitario con organizaciones sociales, juntas vecinales, así como de la participación en ámbitos institucionales de seguimiento, formulación y evaluación de políticas públicas de hábitat en Bariloche.

En segundo lugar, se apeló al análisis de fuentes secundarias, principalmente documentación existente como informes y planes de gestión, códigos urbanos y de planeamiento, ordenanzas, leyes provinciales y nacionales, etc.; así como el análisis de la información periodística publicada en años recientes respecto a los conflictos habitacionales y a la implementación de las operatorias de producción de suelo urbano.

V. RESULTADOS

La salida de la crisis socioeconómica de 2001 generó un escenario marcado por la tensión entre la mejora de ciertos indicadores socioeconómicos y un aumento en las restricciones de acceso al suelo en Bariloche (Medina, 2018). En ese contexto, se inició un ciclo de ocupaciones irregulares desde el año 2006 que se repite en varias ciudades intermedias de la Patagonia (Guevara, Paolinelli y Nusbaum, 2018). El Estado Municipal buscó dar respuesta a través de la creación del Banco de Tierras (2006), el Consejo Social de Tierra y Vivienda (2006) y el Instituto

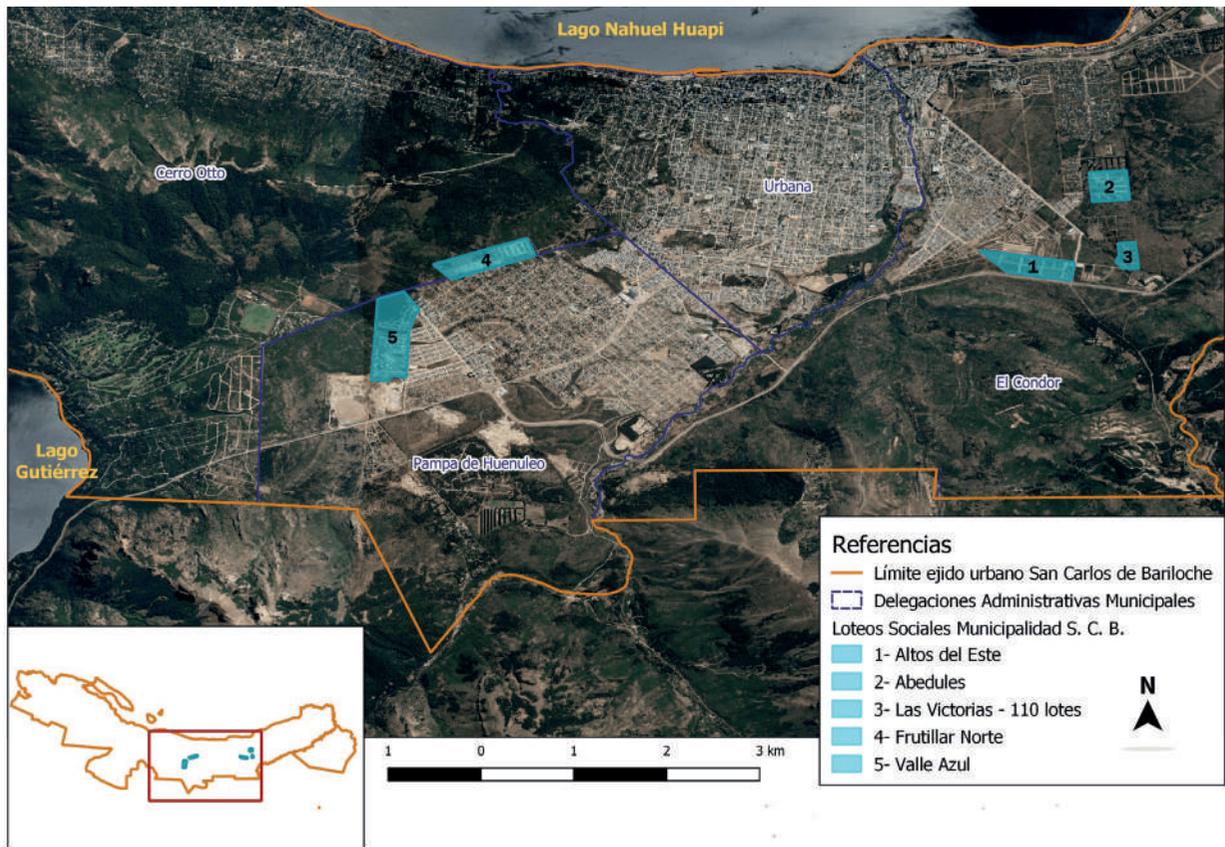


Figura 2. Ubicación en el ejido de lotes sociales: Altos del Este, Abedules y Las Victorias 110 lotes. Fuente: Elaboración de los autores con la colaboración de Eugenia Cavanagh.

Municipal de Tierra y Vivienda (2008), así como la declaración de emergencia habitacional en 2008, 2009 y 2011, medidas que colocaron al suelo y la vivienda como eje prioritario. Otras normativas de gestión de suelo relevante fueron el establecimiento del Derecho de participación municipal en la renta urbana diferencial (2010), la modificación del régimen de Contribuciones por mejoras (2011).

La principal respuesta que se articuló fue el impulso de sucesivos proyectos de lotes sociales con servicios entre 2008 y 2014. En aproximadamente 5 años se adquirieron y se pusieron a urbanizar más de 120 hectáreas de suelo, cerca de 2.095 lotes, lo que significó una intervención estatal masiva sin precedentes en la ciudad. El último loteo social de envergadura databa de principios de la década de 1990, producto de la relocalización de asentamientos informales (Pérez, 2004). En total fueron 5 proyectos: Frutillar Norte, Altos del Este, Valle Azul, Las Victorias 110 lotes y Los Abedules. Estos convirtieron la producción de suelo urbano en la principal política habitacional del municipio. Las iniciativas, en general, se encontraban mediadas por algún tipo de entidad intermedia para organizar la demanda, como

Cooperativas o Asociaciones Sindicales.

Las formas de adquisición del suelo para realizar estas operatorias se valieron de diferentes instrumentos (Tabla 1): la afectación de reservas fiscales, la compraventa, la expropiación y la recuperación de plusvalías. A continuación, se reseña cada una con los casos correspondientes.

Compraventa

A través de la modalidad de compraventa, el Estado participa, como un actor más, del mercado de suelo mediante la adquisición de tierra, ya sea rural de expansión o parcelas urbanas indivisas, para nutrir el Banco Municipal de Tierras.

Caso 1: Altos del Este

El proyecto Altos del Este se emplaza en un predio de 35 hectáreas ubicado en el sur-este del ejido municipal (Figura 2), en el borde de la zona urbana consolidada. Abarca 687 lotes individuales. Los destinatarios de este loteo son cooperativas y gremios de empleados municipales, de docentes y empleados

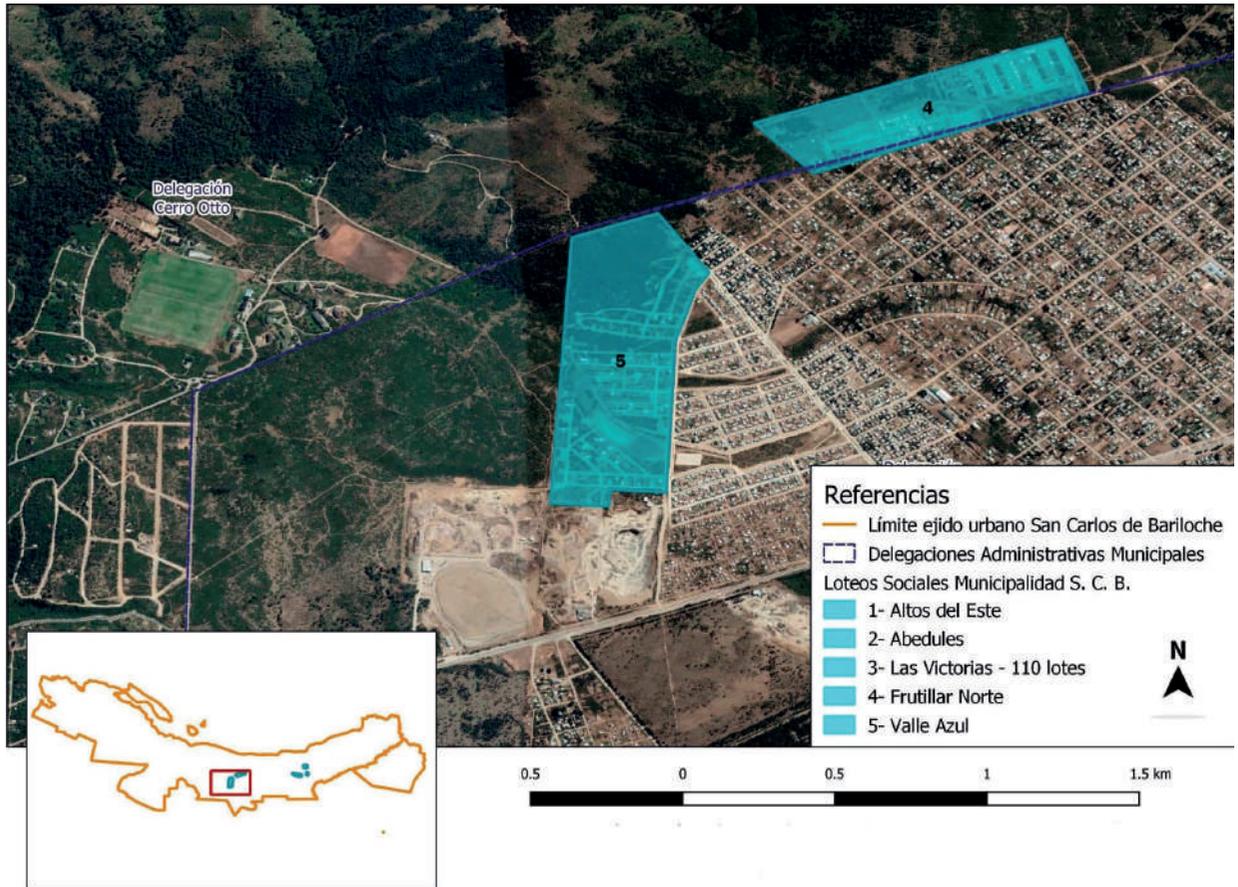


Figura 3. Ubicación en el ejido de loteos sociales: Frutillar Norte y Valle Azul. Fuente: Elaboración de los autores con la colaboración de Eugenia Cavanagh.

de comercio, entre otros. El municipio compró 229.346 m² de suelo sin urbanizar a U\$S 917.384, a razón de 4 U\$S / m², mientras que el resto de la parcela fue permutada por terrenos que estaban en manos del Municipio, con una localización mucho más ventajosa en el eje de expansión oeste sobre la Avenida Bustillo.

La urbanización y las obras de infraestructura estuvieron originalmente a cargo del Municipio, pero nunca se terminaron. La solución al problema de las redes de servicios se salvó a través de la adjudicación de 376 viviendas del Programa Federal de Construcción de Viviendas - Techo Digno, incluyendo obras de infraestructura. En 2015, ante el cambio de gestión municipal, el Intendente Gennuso rescindió los contratos que fueron transferidos a la órbita provincial, a cargo del Instituto de Planificación y Promoción de la Vivienda (IPPV), lo que implicó una demora de al menos dos años en la ejecución de las viviendas. Si bien las obras de infraestructura comenzaron en 2018, aún se encuentran en ejecución, mientras que las viviendas se encuentran finalizadas o en su última etapa. A más de diez años de su implementación, este loteo todavía

se encuentra en desarrollo y gran parte de las soluciones habitacionales no se entregaron a sus adjudicatarios.

Expropiación

La expropiación es un instrumento jurídico utilizado por el Estado para la obtención de tierras privadas a cambio de una indemnización a los propietarios, que habilita la transferencia del dominio y la toma de posesión inmediata por parte el Municipio.

Caso 2: Frutillar Norte

Las tierras donde se desarrolla el proyecto de Frutillar Norte, en la zona sur de la ciudad, fueron objeto de una intensa polémica (Guevara y Marigo, 2017) que imposibilitó que fueran adquiridas por compraventa. Finalmente, en 2012, se decidió la expropiación de la parcela. Pese a que el proyecto original incluía 42,5 hectáreas, el loteo en curso se desarrolla en 26,5 hectáreas, donde se emplazan 557 lotes individuales sobre la ladera Sur del Cerro Otto (Figura 3), que funciona como límite topográfico para la expansión de la ciudad.

El futuro barrio linda al sur con el Barrio Frutillar, al oeste con los barrios 2 de Abril y Unión, al este con el barrio 400 viviendas y al norte con la ladera del Cerro Otto. Esta área es parte de la zona denominada "el Alto", donde se asientan los barrios populares de la ciudad.

Las tareas para la urbanización de los lotes nuevamente habían sido asumidas por el Municipio. No obstante, aduciendo falta de recursos económicos y técnicos la Municipalidad abandonó dichas responsabilidades. Ante esta situación, se propuso, al igual que en Altos del Este, la adjudicación de viviendas del Programa Federal de Construcción de Viviendas - Techo Digno. De ese modo, se adjudicaron 495 viviendas, incluyendo la infraestructura para el total de 550 lotes sociales que, en definitiva, sufrieron los mismos inconvenientes y demoras ya reseñados.

Nueve años después de la aprobación del loteo, las obras de infraestructura para dotar de servicios al nuevo barrio aún no han concluido. Apenas un puñado de familias se encuentra viviendo en el barrio y se prevé la finalización de las viviendas y su entrega para el año 2022.

Afectación de reservas fiscales

La normativa urbana vigente en Bariloche plantea una serie de obligaciones al propietario como requisito para su subdivisión, como es habitual en cualquier ciudad. Estas obligaciones incluyen la apertura y cesión de las calles públicas, ejecución de redes de infraestructura básica y también cesiones de suelo para espacios públicos y reservas fiscales que puedan ser afectadas en el futuro a equipamiento educativos, sanitario, espacio verde, etc. Inclusive, conforme las sucesivas ordenanzas de participación municipal en la renta diferencial, es posible incorporar cesiones por concepto de plusvalías urbanas.

Caso 3: Valle Azul

El loteo Valle Azul se encuentra en la ladera sur del Cerro Otto (Figura 3), muy cerca del Vertedero Municipal y al borde del área urbana existente. El proyecto contempla más de 600 lotes en 45 hectáreas, que son producto de la cesión de reserva fiscal del Club de Campo Dos Valles, un consorcio parcelario de más de 335 hectáreas, destinado a 700 familias de clase media-alta. Esta parcela fue cedida al Instituto Municipal de Tierra y Vivienda para el Hábitat Social como inmueble de interés social, que elaboró Planteo Urbanístico para 640 familias.

En 2010 autorizó el loteo social en dicha parcela y posteriormente se adjudicó el loteo al proyecto "Valle Azul", impulsado por la Asociación Mutual Germán Abdala de los Trabajadores. Se elaboró un proyecto para la construcción de viviendas con tecnología de paneles denominada "Casa PAC". Los destinatarios de este proyecto eran integrantes de cooperativas preexistentes que fueron asociándose al proyecto y sumando a algunos demandantes individuales. La

Mutual debía encargarse de la provisión de la infraestructura de servicios y la construcción de las viviendas, convirtiéndose así en una suerte de "desarrolladora social". La movilización en torno al proyecto fue importante, generando gran expectativa entre los destinatarios. Al poco tiempo, sin embargo, estallaron denuncias por estafa de parte de los asociados y por la inexistencia de financiamiento para la construcción de las viviendas.

Dados la demora y el incumplimiento de los compromisos asumidos, se generaron diversos conflictos entre las partes. La Mutual finalmente se desentendió del proyecto, devolvió parte de los lotes a la Municipalidad y cedió el resto de la tierra a una Asociación Civil. En la actualidad, la materialización del barrio es acotada: las obras de alumbrado público, provisión de energía eléctrica y agua potable se han realizado de forma parcial. Asimismo, viven en el barrio tan sólo cincuenta familias, mientras que existen otras cincuenta viviendas en proceso de construcción por encargo o autoconstrucción.

Caso 4: Las Victorias 110 lotes

Este loteo se ubica en el barrio Las Victorias, al sur del eje de expansión este, de la ciudad de Bariloche, a 2 km del centro (Figura 2). En 2010, se afectaron 90.000 m² de la reserva fiscal original del loteo Las Victorias III para un proyecto con 110 lotes de interés social. Los destinatarios de este loteo fueron integrantes de diferentes asociaciones gremiales y cooperativas.

De nuevo, el Municipio fue quien asumió la urbanización del predio, pero ante la falta de recursos debió transferir dicha responsabilidad a los destinatarios, quienes se organizaron para financiar con fondos propios la infraestructura necesaria. Los destinatarios pactaron de forma privada la realización de las obras de infraestructura con la Mutual Germán Abdala que, en este caso, sí cumplió con las obras comprometidas de redes de luz eléctrica, agua, y cordón cuneta al barrio. Hoy en día, prácticamente no hay familias viviendo en el lugar, aunque los lotes ya fueron entregados y hay viviendas en construcción.

Recuperación de plusvalías

En el caso de San Carlos de Bariloche, se encuentra en vigencia el "Derecho de Participación en la Renta Urbana Diferencial", nombre que recibió la recuperación de plusvalías. Su aplicación se lleva a cabo a partir de un cálculo sencillo que monetiza la cantidad de metros cuadrados adicionales que una modificación normativa habilita, actualizando el cálculo según el Índice de la Cámara Argentina de la Construcción.

Caso 5: Los Abedules

El loteo Los Abedules fue el único loteo social resultante de la aplicación de la herramienta de recuperación de plusvalías. En 2014, se firmó un convenio con el propietario de una fracción de 16 hectáreas, que permitió la cesión de 135 parcelas de 300 m² al Municipio (Figura 2) por concepto de plusvalías, las

cuales fueron destinadas a proyectos habitacionales. Las mismas serían transferidas a título oneroso a titulares del Programa de Créditos de la Argentina, mientras que la infraestructura sería llevada adelante por el Municipio.

Nuevamente, ante la incapacidad de realizar las obras de infraestructura a las que se había comprometido, la Municipalidad decidió en 2018 ceder la titularidad de la parcela a la Cooperativa de Vivienda 13 de mayo, que ya contaba con experiencia en otros loteos sociales. La organización quedó encargada de vender los lotes y cobrar el precio correspondiente por la tierra y las obras de urbanización y subdivisión. Esta cesión no estuvo exenta de polémica, dado que el convenio autorizaba a la entidad a imponer un sobreprecio de hasta 25%, además de gastos administrativos. Las obras de infraestructura fueron ejecutadas por el propietario original de la parcela y ya fueron concluidas, por lo que los lotes están próximos a ser entregados a los adjudicatarios.

VI. DISCUSIONES

La producción de lotes con servicios se ha consolidado como una “política implícita” (Torres, 2006) en San Carlos de Bariloche. Esto es así porque las sucesivas operatorias desarrolladas no contaron con una formulación explícita como programa, sino que se constituyeron como operatorias dispersas que buscaban dar respuesta de alguna manera a la crisis habitacional de la ciudad que se manifestó a mediados de la década de 2000.

Los diferentes modos de adquisición de suelo mostraron gran versatilidad por parte del Municipio para movilizar suelo ante una escasez de suelo fiscal disponible. Los diferentes modos de adquisición tienen ventajas y desventajas que deben ser analizados en cada caso. En el caso de la compraventa, la experiencia demuestra que el Estado no resulta un buen negociador y termina pagando precios que incorporan parte de las expectativas de valorización de los propietarios. Pese a ello, es un mecanismo adecuado para incorporar suelo a los bancos de tierras y tiene potencial para intervenir regulando el mercado, si es que se aplica de forma contracíclica (Cleveland, 2016).

En el caso de la expropiación, si bien las tierras pasan a estar en posesión del Estado casi inmediatamente, la expropiación puede significar un elevado costo a futuro para el municipio, puesto que la jurisprudencia suele ser favorable a las expectativas desmedidas de los propietarios (Azuela, 2013). La experiencia comparada revela que los propietarios rechazan cualquier tipo de acuerdo prejudicial y esperan la sentencia judicial que suele resultar más favorable. La ventaja, en este sentido, es que los juicios de expropiación tienden a dilatarse mucho en el tiempo, lo que en la práctica opera como un mecanismo de financiación para la adquisición de tierra, en particular, cuando la valuación fiscal de las propiedades se halla muy por debajo de la valuación de mercado.

En relación a las reservas fiscales, aunque están destinadas prioritariamente a equipamiento urbano, muchas veces fueron destinadas a loteos sociales y otras fueron ocupadas irregularmente por la pasividad del Estado en su resguardo. Esta falta de articulación entre las políticas urbanas y habitacionales está generando numerosos conflictos en la ciudad, por la falta de equipamiento y espacios públicos en diferentes barrios. En consecuencia, es de esperar que, al poco tiempo, los requerimientos de equipamiento para los nuevos barrios deban ser satisfechos con enormes sobrecostos para la adquisición de suelo en áreas ya consolidadas.

Por último, respecto al mecanismo de recuperación de plusvalías es importante destacar la legitimación del mecanismo para capturar parte del plusvalor generado por el cambio de uso otorgado (Smolka y Amoborski, 2003). La principal ventaja que tiene este mecanismo es que no involucra recursos públicos, por eso se denominan instrumentos de financiación con base suelo (Vetter y Vetter, 2015). La experiencia de Bariloche constata que menos del 10% de la producción de suelo urbano en la ciudad utilizó este tipo de instrumentos, lo que es tal vez el principal déficit evidenciado por la política habitacional y explica, en gran medida, las restricciones y dificultades para culminar las operatorias, ya que no se contó con los recursos necesarios.

VII. CONCLUSIONES

La política de producción de suelo urbano desplegada en San Carlos de Bariloche a partir de la crisis habitacional de 2006 exhibió un enorme esfuerzo del Estado Municipal para poner en marcha operatorias de urbanización que involucraran más de 120 hectáreas y dos mil lotes sociales. Se constituyó, así, como una política implícita, al no estar formulada explícitamente. Buscó articular la demanda existente a partir de cooperativas y sindicatos que organizaran la demanda de los hogares destinatarios. Las operatorias mostraron una ejecución deficiente, ya que, si bien el Estado Municipal fue eficaz para adquirir el suelo urbano por diferentes modalidades, no tuvo capacidad para concluir las obras de urbanización, ni por sí mismo, ni a través de la gestión de convenios con entidades intermedias.

Entre los mecanismos de adquisición, los instrumentos de financiación del desarrollo urbano con base suelo, como la recuperación de plusvalías, son los que mayor potencial de impacto tienen, al no comprometer recursos económico-financieros de los municipios, pero fueron implementados de manera muy acotada, privilegiándose otras alternativas más onerosas, como la compraventa, o menos adecuadas, como la urbanización de reservas fiscales. La posibilidad de articular las operatorias de lotes sociales con viviendas sociales financiadas por el gobierno provincial le dio viabilidad a las operatorias, pero aún no están finalizadas, por lo que gran parte de la población beneficiaria no vive aún en esos barrios.

Ante este panorama, la principal contribución del presente artículo al campo de estudio de las políticas habitacionales reside en poner de relieve la importancia de la producción de suelo urbano y su articulación con las políticas urbanas en general, para dar un abordaje integral a la problemática habitacional en las ciudades latinoamericanas. Los componentes de esta política no se agotan en la identificación de la demanda, ni en la adquisición de suelo, sino que fundamentalmente tienen que garantizar la adecuada provisión de redes de infraestructura de servicios básicos. Asimismo, cabe reforzar la importancia de desarrollar y aplicar más extensivamente los instrumentos de financiación del desarrollo urbano con base en suelo a fin de superar las restricciones evidenciadas por la ciudad de Bariloche en materia de provisión de infraestructuras.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar Villanueva, L. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. México: Fondo de Cultura Económica.

Azuela, A. (Coord.) (2013). *Expropiación y conflicto social en cinco metrópolis latinoamericanas*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales; Cambridge, Massachussets: Lincoln Institute of Land Policy.

Clevez Vélez, G. (2016). *Instrumentos de gestión de suelo y producción de suelo para vivienda de interés social en Colombia. El caso de Bogotá D.C.* Tesis de Maestría en Gestión y Valoración Urbana. Universidad Politécnica de Catalunya.

Clichevsky, N. (2009). Algunas reflexiones sobre informalidad y regularización del suelo urbano. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 14(1), 63-88.

Delgadillo, V. (2020). Regeneración urbana en la Ciudad de México: polisemia de concepciones y de acciones públicas. *Revista INVI*, 35(100), 20-37. Recuperado de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63351/66866>

Denzin, N. (2012). Triangulation 2.0. *Journal of Mixed Methods Research*, 6(2), 80-88. DOI: <https://doi.org/10.1177/1558689812437186>

Duarte, J. I. y Baer, L. (2013). *Recuperación de plusvalías a través de la contribución por mejoras en Trenque Lauquen, Provincia de Buenos Aires, Argentina*. Documento de Trabajo del Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts. Recuperado de https://www.lincolninstitute.edu/sites/default/files/pubfiles/duarte-wp14jd1sp-full_0.pdf

Guevara, T. (2015). ¿La ciudad para quién? Transformaciones territoriales, políticas urbanas y procesos de producción del hábitat en la ciudad de Buenos Aires (1996-2011). México DF: Universidad Nacional Autónoma de México / Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad / Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.

Guevara, T. y Marigo, P. (2017). *Producción popular del hábitat y acceso al hábitat en la región andina: la experiencia de la Cooperativa La Pionera Patagónica en Frutillar Norte*. 3º Congreso Internacional de Estudios Urbanos (4, 5 y 7 de abril de 2017). Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires: Centro Cultural de la Cooperación.

Guevara, T., Paolinelli, J. y Nussbaum, A. (2018). Evolución y situación actual del hábitat informal en la ciudad. En Guevara, T. (Comp.). *Urbanización y hábitat en Bariloche. Ciudades que habitan una ciudad*. Viedma: Editorial UNRN.

Guevara, T., Wallace, J., Marigo, P. y Cavanagh, E. (2020). Conflictos socioambientales en torno a la gestión de residuos. El caso de Bariloche. *Vivienda y Ciudad*, (7), 4-22. Recuperado de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/28971>

Herzer, H. y Pérez, P. (1993). *Gestión Urbana en ciudades de tamaño medio de América Latina*. Nairobi: Hábitat-ONU.

Jaramillo, S. (2012). Reflexiones sobre la informalidad fundiaria como peculiaridad de los mercados del suelo en América Latina. En Cravino, C. (Comp.). *Repensando la ciudad informal en América Latina* (137-186). Buenos Aires: Editorial UNSAM.

Lewin, K. (1946). *Action research and minority problems*. *Journal of Social Issues*, 2(4), 34-46. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1946.tb02295.x>

Lobato, S. (2021). Gobiernos locales y mercado de suelo: la contribución por mejoras como instrumento de recuperación de plusvalías urbanas y producción de suelo urbano. *Revista Quid16*, (15). Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64602005>

Martínez Carazo, P. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*, (20), 165-194. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64602005>

Medina, D. (2016). *Dinámica inmobiliaria y acceso al suelo urbano en una ciudad turística: San Carlos de Bariloche entre 1991 y 2010*. Tesis Doctorado. Universidad de Buenos Aires.

Medina, D. (2018). Dinámica inmobiliaria y acceso al suelo urbano en San Carlos de Bariloche. *Urbano*, 21(37), 54-67. DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2018.21.37.05>

Merlinsky, G. (Comp.) (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina. Tomo II*. Buenos Aires: Ed. Ciccus.

Pérez, S. (2004). Identidades urbanas y relocalización de la pobreza. *Intersecciones en Antropología*, (5), 177-186. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/1795/179514529015.pdf>

Reese, E. (2006). La situación actual de la gestión urbana y la agenda de las ciudades en la Argentina. Recuperado de http://www.faud.unsj.edu.ar/descargas/blogs/bibliografia-unidad-3-reese-eduardo-2006_E.%20Resse_2006_La%20situacion%20actual%20de%20la%20gestion%20urbana%20y%20a20agenda.pdf

Smolka, M. y Amborski, D. (2003). Recuperación de plusvalías para el desarrollo urbano: una comparación inter-americana. *Revista EURE*, XXIX(88), 55-77.

Smolka, M. y Furtado, F. (Eds.) (2014). *Instrumentos notables de políticas de suelo en América Latina*. Quito: Lincoln Institute of Land Policy.

Torres, H. (2006). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Primera edición 1993. Buenos Aires: FADU-UBA.

Vetter, D. y Vetter, M. (2015). *¿El financiamiento con base en el suelo podría ayudar a crear espacio fiscal para inversiones por parte de los municipios brasileños?* Lincoln Institute of Land Policy.

Ward, P. (1982). *Self-help housing. A critique*. Londres: Mansell.

Zapata, C. (2017). *La política habitacional porteña bajo la lupa: de los programas llave en mano a la autogestión del hábitat*. Buenos Aires: Editorial Teseo.

LA SOSTENIBILIDAD DEL PATRIMONIO URBANO

ESTUDIO DE CASO EN ALTEA Y LA VILA JOIOSA (ALICANTE, ESPAÑA)

SUSTAINABILITY OF URBAN HERITAGE
CASE STUDY IN ALTEA AND LA VILA JOIOSA (ALICANTE, SPAIN)

64

ÁNGELA REOS-LLINARES 1
SERGIO GARCÍA-DOMÉNECH 2
CARLOS L. MARCOS 3

- 1 **Doctora en Construcción Sostenible**
Ayuntamiento de La Vila Joiosa, Alicante, España.
Arquitecta técnica municipal
<https://orcid.org/0000-0002-8049-3073>
angelareos@gmail.com
- 2 **Doctor Arquitecto**
Universidad de Alicante, Alicante, España.
Profesor colaborador docente Escuela Politécnica Superior
<https://orcid.org/0000-0001-6079-7988>
sergio.garcia@ua.es
- 3 **Doctor en Proyectos Arquitectónicos**
Universidad de Alicante, Alicante, España.
Profesor Titular del Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica, Composición y Proyecto.
<https://orcid.org/0000-0001-5272-0841>
carlos.marcos@ua.es



Los conjuntos históricos constituyen enclaves urbanos de alto interés patrimonial. Son espacios fundacionales de la ciudad destinados originalmente al hábitat. Han representado un paradigma de la noción de barrio y un referente de modelo sostenible urbano, social y económico en la cultura mediterránea europea. El fenómeno turístico puede ser una valiosa herramienta de impulso económico en esos ámbitos, pero existe el riesgo de que la sostenibilidad urbana acabe derivando en una mera explotación económica. Esta investigación realiza un estudio de caso sobre dos conjuntos históricos del levante español, representativos de la cultura urbana mediterránea, que están experimentando estos procesos, Altea y La Vila Joiosa. Se ha empleado una metodología analítica basada en indicadores multidimensionales de sostenibilidad urbana más orientados hacia lo funcional y social que a lo material. Los resultados presentan convergencias con los principales estudios del marco teórico, pero también algunos matices derivados de particularidades económicas, sociales y culturales de los conjuntos analizados en cuanto a población, vivienda y usos. Las conclusiones recalcan la importancia de asentar la imagen urbana, apoyarse en el arraigo ciudadano, evitar la privatización del espacio público y apostar por un turismo sostenible.

Palabras clave: sostenibilidad, patrimonio urbano, espacio público, turismo.

Historical ensembles are urban areas of considerable heritage interest. They are foundational spaces of the city originally intended for habitat. They have represented a paradigm of the notion of the neighborhood, and a benchmark for a sustainable urban, social, and economic model in European Mediterranean culture. The tourism phenomenon can be a valuable tool to boost the economy in these areas, but there is a risk that urban sustainability will end up leading to mere economic exploitation. This research makes a case study on two historical ensembles of the Spanish Levante, representative of Mediterranean urban culture, which are undergoing these processes, Altea and La Vila Joiosa. An analytical methodology has been used based on multidimensional urban sustainability indicators that are more oriented towards the functional and social than the material. The results show convergences with the main studies on this theoretical framework, but also some nuances derived from the economic, social, and cultural particularities of the groups analyzed in terms of population, housing, and uses. The conclusions emphasize the importance of establishing the urban image, relying on citizen rooting, avoiding the privatization of public space, and focusing on sustainable tourism.

Keywords: sustainability, urban heritage, public space, tourism

I. INTRODUCCIÓN

El conjunto histórico, como primer asentamiento urbano del territorio, alberga en su seno las distintas culturas y tipologías de la ciudad originaria, con unas características intrínsecas que se han ido perdiendo con el tiempo y el crecimiento de la ciudad. La tipología de la ciudad mediterránea durante estas últimas décadas ha evolucionado a un modelo urbano totalmente distinto al preexistente. El modelo originario de ciudad compacta y multifuncional ha sido reemplazado por un modelo de ciudad dispersa y fragmentada, subdividida por funciones y una indeseable zonificación que difumina el carácter público y ligado al encuentro social que se desarrollaba en las áreas centrales urbanas (Borja, 2012; García-Doménech, 2017a).

El patrimonio cultural, tangible e intangible, es un factor relevante en la humanización de las ciudades. Mediante políticas urbanas y territoriales, con las inversiones adecuadas, se puede salvaguardar y promover las infraestructuras y los sitios culturales, así como el patrimonio inmaterial, destacando el papel que estos desempeñan en la rehabilitación y la revitalización de las zonas urbanas y en el fortalecimiento de la participación social y el ejercicio de la ciudadanía (United Nations Conference on Environment and Development [UNCED], 2016; Maraña y Revert, 2020). Las ciudades han perdido su centralidad y, con ello, su ámbito de socialización. Las ciudades mediterráneas, caracterizadas por su compacidad y mixtura funcional, fomentaban las relaciones sociales mediante el intercambio en sus espacios públicos. En dicho modelo urbano, donde prima la diversidad, al verse combinados el uso residencial con el administrativo, el comercial, el cultural y el de ocio, se generaban naturalmente espacios de relación social. Sin embargo, la dispersión de usos propicia la pérdida de esta pluralidad, provocando efectos negativos en la socialización de las zonas centrales urbanas y la consiguiente pérdida de arraigo con el espacio urbano central (Mehta, 2019; Maraña y Revert, 2020). En concreto, los centros históricos son espacios originalmente destinados al hábitat, que generan fuertes vínculos con la población y el entorno. Frente a este contexto, la presente investigación busca explorar potenciales tensiones entre el hábitat y el patrimonio, y examinar cómo el turismo puede influir en la autenticidad del entorno. Para ello, se lleva a cabo un análisis de la ciudad histórica con parámetros de sostenibilidad urbana, sin olvidar el patrimonio histórico material e inmaterial, entendiendo que se trata de una porción del territorio destinada a ser habitada. Se pretende, en este sentido, hallar directivas de seguimiento para la correcta conservación del entorno, determinando qué variables han sido alteradas y qué posibles actuaciones correctoras emplear para mantener una correcta gestión urbana basada en criterios de sostenibilidad (Noca, 2017).

El análisis se realiza sobre dos municipios mediterráneos, Altea y La Vila Joiosa, poblaciones de Alicante, provincia situada en el arco mediterráneo español. Estas ciudades resultan relevantes

por su actividad turística nacional y europea; tienen un tamaño medio y similares características tanto físicas como funcionales. Los centros históricos de estas dos ciudades presentan los problemas urbanos habituales en cuanto a necesidades de mejora en la habitabilidad, funcionalidad, movilidad y servicios urbanos (Roldán, 2021), cuya solución podría encontrarse en la regeneración tanto material como social (Bohigas, 2004; Aledo, Mazón y Mantecón, 2007; Rubio y Ponce, 2012; Fariña Tojo, 2018; M. Troitiño y L. Troitiño, 2018; Jimeno, Aledo y Ortuño, 2018; Mehta, 2019; Rengifo, Campesino, Sánchez, Salcedo y Martín, 2020).

II. MARCO TEÓRICO

Proporcionalidad funcional e indicadores urbanos

Las ciudades se conforman en fragmentos con identidad propia, en los que sus habitantes o vecinos cuentan con un sentido de pertenencia espacial: los barrios. Glick (1992) considera el barrio como un sector residencial con identidad y límites geográficos claros, que puede adquirir una organización social reconocida por el municipio. Desde esa óptica, se trata de recuperar la ciudad estructurada a partir de esta unidad mínima de organización. Según Jordi Borja (2012), los barrios son la representación de una determinada comunidad, de una conciencia colectiva y de la identidad cultural de un determinado asentamiento. Así, el concepto de barrio, es una cuestión más social que urbanística. Sentimos el territorio como propio, una forma simbólica de propiedad, de pertenencia a un determinado lugar (García-Doménech, 2021). De ahí, que el término topofilia, o amor por el territorio, emerja en ámbitos reducidos como los barrios, lugares que nos evocan un sentimiento de cariño, lugares que concentran nuestra existencia, la base sobre la que se asienta nuestro sentido de posesión e identidad hacia un espacio (García-Doménech, 2017b).

Actualmente, los centros históricos presentan una serie de problemas comunes por solventar: deterioro de la edificación, precarias condiciones de habitabilidad, pérdida de vitalidad funcional, vaciado y envejecimiento poblacional, infrautilización del espacio residencial, dificultades de movilidad urbana y estacionamiento, servicios urbanos precarios, etc. (Roldán, 2021). En ese marco, la sostenibilidad debe superar los conceptos de preservación y conservación material (García-Doménech, 2017a). Ya no se trata de conservar lo que algún día fue, sino de darle sentido a su "proyección hacia el futuro sin desconocer su anclaje histórico" (Carrión, 2003, p. 9). Las políticas de protección y recuperación deben dotarse de instrumentos capaces de regular la "tensión existente entre unas realidades físicas estáticas y unas realidades socioeconómicas cambiantes" (Troitiño, 2003, p. 131).

Para Bohigas (2004), rehabilitar significa reencontrar el equilibrio entre vida social y estructura física. Asimismo, ve necesaria la reconstrucción de la ciudad mediante la regeneración social, lo que conlleva en muchos casos la reconfiguración de zonas degradadas. Por otra parte, para Rubio y Ponce (2012), en el caso de repoblar entornos urbanos abandonados, resulta imprescindible la implicación social de sus nuevos integrantes con el objetivo de constituir ciudad. Según Mehta (2019), la socialización de un espacio es un proceso dialéctico que requiere tanto de las relaciones humanas como de la integración de los distintos grupos que allí convergen. Un centro histórico no es una mera exposición al aire libre, es una porción de la ciudad y como tal debe funcionar, incluso, desde el punto de vista económico. Precisamente, en los centros históricos de ciudades mediterráneas, el turismo suele ser el motor de cualquier intervención, aun corriendo el riesgo de que el patrimonio urbano se acabe mercantilizando (Prats, 2006; M. Troitiño y L. Troitiño, 2018; Jimeno *et al.*, 2018; Orozco, 2020; Rengifo *et al.*, 2020). De acuerdo con Andrés (2005), las políticas de protección del patrimonio histórico deben incluir tanto el tejido físico como el social, siendo fundamental la participación en la planificación de las actuaciones urbanas para evitar discrepancias entre las necesidades sociales y la norma impuesta. La viabilidad del modelo compacto de ciudad mediterránea depende de lograr el atractivo suficiente para la población autóctona que permita el establecimiento del complejo sistema de relaciones socioeconómicas que la hagan sostenible. El turismo puede tener un papel relevante, pero su sobreexplotación desplaza otros usos, reduciendo la sostenibilidad del modelo basado en la existencia de una población suficientemente estable (Fariña Tojo, 2018).

Existe un gran número de publicaciones relacionadas con los indicadores urbanos. La mayor parte de las desarrolladas durante las últimas décadas están enfocadas hacia la sostenibilidad. En la Agenda 21 (UNCED, 1992) y el libro azul (United Nations Commission on Sustainable Development [UNCSD], 1996) realizados por Naciones Unidas, se encuentra una vasta selección de indicadores relacionados con el desarrollo sostenible. El alcance de este tipo de literatura y sus variables puede resultar abrumador. Así, por ejemplo, Kuik y Gilbert (1999) subdividen los indicadores de sostenibilidad en tres grandes grupos: indicadores agregados, socioeconómicos-ambientales y libres. ICOMOS (1999) promovió un sistema de indicadores para la correcta conservación de ciudades patrimonio de la humanidad. Hugony y Roca (2008) elaboraron una propuesta con breves y claras premisas en lo referente a conjuntos históricos. En 2002, la sección de urbanismo del Instituto Juan de Herrera de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid realizó un informe sobre los indicadores locales de sostenibilidad utilizados por varios municipios españoles. En total se obtuvieron 1.273 indicadores clasificados en cuatro áreas temáticas totalmente definidas: económica, medioambiental, social y urbanística (Hernández, 2009). Entre otros trabajos, cabe destacar también el análisis de Villacañas (2017), en el que se

plantean otros indicadores para conformar un modelo de ciudad más sostenible.

III. ESTUDIO DE CASO

El estudio realizado queda centrado en el análisis de dos conjuntos históricos declarados Bienes de Interés Cultural (BIC), un mecanismo administrativo de protección patrimonial establecido por el sistema normativo español. Estos conjuntos están situados en dos municipios turísticos del mediterráneo, Altea y La Vila Joiosa, pertenecientes a la comarca de la Marina Baixa en la provincia de Alicante, España (Figura 1 y 2).

Se seleccionó esta comarca por ser una de las zonas turísticas más importantes del eje mediterráneo europeo y uno de los enclaves predilectos del turismo residencial español y también europeo. Tanto Altea como La Vila Joiosa son ciudades medias con similares características físicas y funcionales. Se trata de ciudades costeras con alta demanda turística, próximas al municipio turístico de mayor afluencia, Benidorm, lo que les confiere un elevado potencial de atracción poblacional, tanto permanente como estacional.

Altea tiene una superficie de 34,43 km² y una población de 23.780 habitantes repartida entre su núcleo urbano y suburbios de baja densidad distribuidos por el término municipal. La Vila Joiosa tiene una superficie de 38,50 km² y una población de 33.797 habitantes concentrados fundamentalmente en su núcleo urbano. En ambos casos, actividades productivas como la pesca, la agricultura o la industria han sido relegadas por el motor turístico, generado en buena medida por el influjo de Benidorm. La economía de esta zona se encuentra íntimamente ligada a la industria turística, lo que ha conllevado en las últimas décadas una ocupación territorial sin precedentes. Entre 1987 y 2011, la superficie artificial del litoral de la provincia de Alicante se duplicó, registrando un 103% de crecimiento y creándose nuevas áreas urbanas en toda la costa. De ahí que el crecimiento poblacional haya sido significativo, con una densidad de 330,7 habitantes/ km².

El análisis comparativo entre los dos entornos urbanos se ha efectuado desde el punto de vista del uso, no desde sus características físicas. En el caso de La Vila Joiosa, el ámbito declarado BIC, además de tener aproximadamente un 60% más de trama edificada que Altea, dispone de dos espacios naturales con una superficie importante dentro del marco, ocupando todos los espacios libres: unas 13,55 ha, de las 18,16 ha que tiene todo el entorno protegido. Sin embargo, en el caso de Altea, la superficie total del entorno protegido es de 3,52 ha, de las cuales la trama edificada está dispuesta en 1,83 ha. El trazado urbano original ha sido respetado, a pesar de que algunas parcelaciones originarias se han visto afectadas sin modificar la superficie ocupada. Los usos predominantes hoy en día son el residencial, el religioso, el terciario y el turístico. Ambos conjuntos se



Figura 1. Imágenes aéreas de los conjuntos históricos de Altea y La Vila Joiosa. Fuente: Ayuntamientos de Altea y La Vila Joiosa.



Figura 2. Ortofoto con imagen CIR municipios Altea y Villajoyosa. Fuente: Instituto Geográfico Nacional (España).

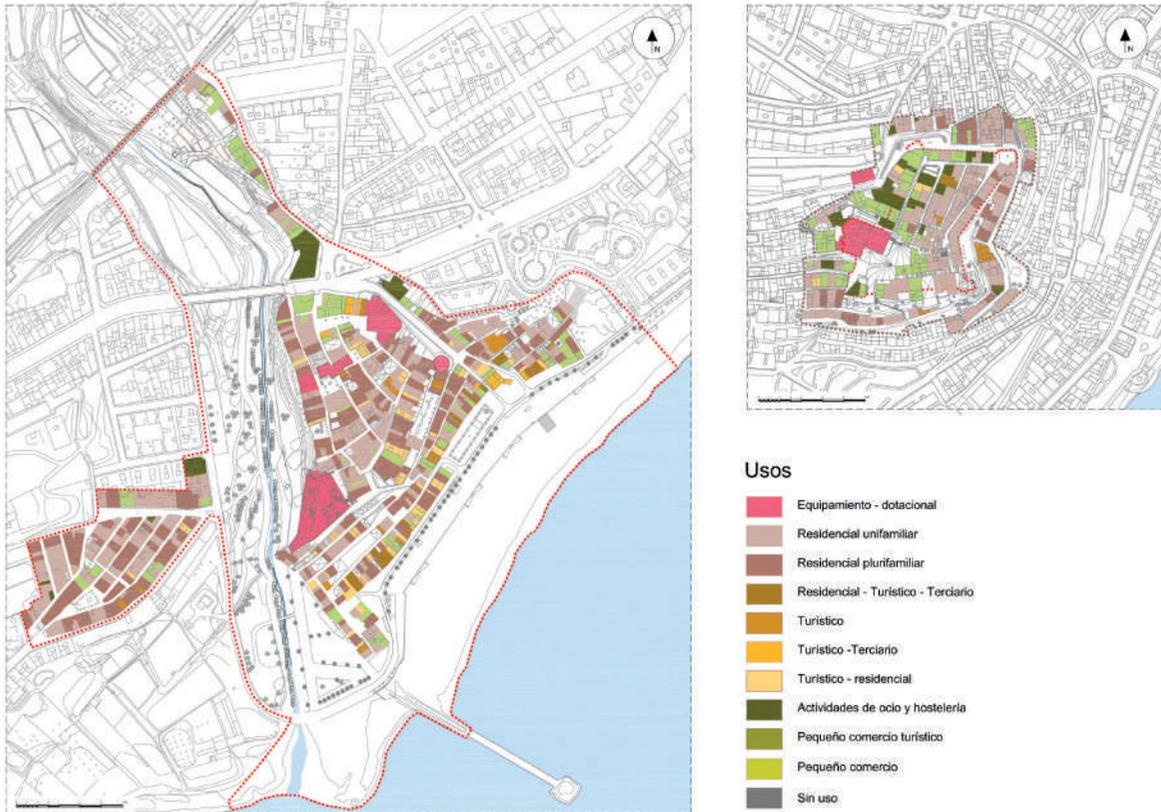


Figura 3. Planos del conjunto histórico protegido de Altea y de La Vila Joiosa que reflejan los usos actuales de los inmuebles. Fuente: Elaboración de los autores.

encuentran ubicados en un promontorio lo que les confiere un valor paisajístico añadido al inherente (Figura 3).

IV. METODOLOGÍA

Con el fin de establecer un método que ofrezca una serie de objetivos para la mejora de los ámbitos municipales y que contribuya a la concepción de la ciudad como un ente sostenible, se ha considerado el basado en un sistema de indicadores para la evaluación de los centros históricos. En cada uno de los ámbitos de estudio se podrá determinar si realmente existe una proximidad física entre equipamientos y viviendas, si existen diversas tipologías de viviendas para diversos grupos sociales, si el espacio público es accesible, si existen elementos atractivos en la zona que actúen como reclamo y si se pueden garantizar las necesidades básicas de vivienda, trabajo, educación, cultura, comercial, ocio, etc. El criterio establecido se basa en los cuatro ejes que definen el modelo de ciudad sostenible instaurado por el Ministerio de Fomento en España (Figura 4) y que se detallan a continuación.

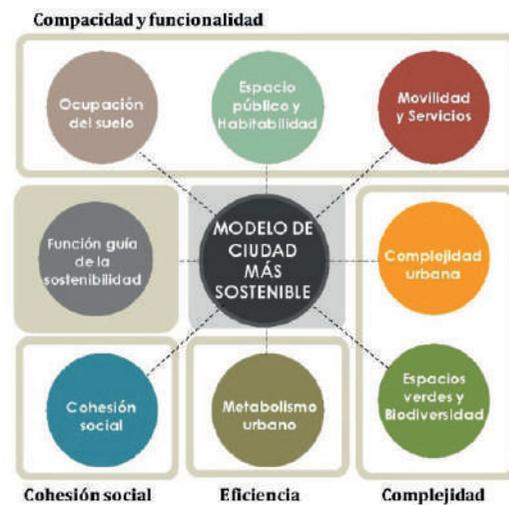


Figura 4. Cuadro de los cuatro ejes que definen el modelo de ciudad más sostenible. Fuente: Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas. Ministerio de Fomento de España (2010).



Figura 5. Plano inmuebles de uso residencial unifamiliar o plurifamiliar en el ámbito protegido del conjunto histórico de Altea. Fuente: Elaboración de los autores.



Figura 6. Plano con los inmuebles de uso residencial unifamiliar o plurifamiliar en el ámbito protegido del conjunto histórico de La Vila Joiosa. Fuente: Elaboración de los autores.

Eje 1. Compacidad. En este eje se pueden visualizar aspectos como la densidad edificatoria, la distribución de usos, la movilidad y el espacio público, distinguiendo entre zonas verdes, equipamientos y viarios; este último elemento es principalmente significativo puesto que muestra la realidad sobre la vida social y sobre la relación que esta entabla con el lugar analizado.

Eje 2. Complejidad. Se refiere a la interacción urbana entre los distintos entes que intervienen en el quehacer diario de la ciudad, la relación funcional entre las distintas actividades

económicas, asociaciones, equipamientos e instituciones ubicadas en el mismo ámbito.

Eje 3. Eficiencia. Se trata aquí de comprobar si el espacio urbano estudiado se encuentra adaptado a una política de gestión de recursos y autosuficiencia energética, observando el grado de eficiencia que este presenta al momento del análisis.

Eje 4. Cohesión patrimonial urbana. Este eje atiende a las relaciones personales en un sistema urbano con valor

Población censada en el ámbito	Altea	La vila joiosa
Población con nacionalidad española	174	883
Población con nacionalidad extranjera	93	195
Pertenecientes a la Unión Europea	74	167
Pertenecientes a países no comunitarios	19	28
Total población residente	267	1.078

Tabla 1. Datos poblacionales en cada uno de los conjuntos históricos, 2018. Fuente: Elaboración de los autores, a partir de los padrones municipales.



Figura 7. Plano del uso terciario en el ámbito protegido del conjunto histórico de Altea. Imagen de una de las calles del ámbito con la ocupación del espacio público por la actividad hostelera. Fuente: Elaboración de los autores.

patrimonial, al tipo de personas que habitan en el ámbito, puesto que la diversidad social del espacio favorece el intercambio y las relaciones entre individuos. De este modo, se intenta evitar la posible segregación social.

V. RESULTADOS

El uso característico de los ámbitos en estudio es el residencial, aunque se admiten otros usos siempre que sean compatibles con las arquitecturas tradicionales de la zona. La tipología predominante en el caso de Altea es el residencial unifamiliar (Figura 5), circunstancia que no ha supuesto impedimento para la instalación de usos terciarios, ya que en la mayoría de los casos se ha optado por cambiar el uso de todo el inmueble.

En el caso de La Vila Joiosa, el empleo de tipologías unifamiliares y plurifamiliares se encuentra equiparado, con un total de 319 edificios residenciales plurifamiliares y 299 inmuebles de uso residencial unifamiliar (Figura 6).

Llama especialmente la atención la inexistencia de viviendas de carácter social en ambos conjuntos, a pesar de que esta podría ser una posible solución para el desarrollo en los solares vacantes, pero resulta más rentable la ubicación de apartamentos turísticos. En lo que respecta a la población censada en cada conjunto, la proporción de residentes en el caso de La Vila Joiosa es mayor que en el caso de Altea (Tabla 1). Esto se debe principalmente a dos razones: en La Vila Joiosa la superficie del conjunto es bastante mayor y el predominio de los inmuebles de uso residencial unifamiliar es más moderado (Tabla 2). Además, otro dato relevante, en este sentido, es que muchos de los edificios unifamiliares del BIC en Altea, han cambiado de uso residencial a terciario.

Existe un alto número de población extranjera censada en ambos conjuntos, con una relevante presencia de población del norte de Europa. Este dato viene a confirmar la continua demanda en este tipo de ámbitos de la segunda residencia por parte de población foránea. No obstante, los resultados demuestran diversidad en la nacionalidad de los residentes estacionales y temporales, favoreciéndose así la heterogeneidad

Trama urbana edificada	Altea	La vila joiosa
Equipamientos	2	4
Edificios de uso exclusivo residencial	138	455
plurifamiliar	17	202
unifamiliar	121	253
Edificios con uso residencial y terciario	34	81
Edificios con uso exclusivo terciario	19	6
Edificios con uso exclusivo turístico	5	13
Edificios con uso turístico y residencial	3	49
Edificios con uso turístico y terciario	0	7
Edificios con uso residencial, turístico y terciario	1	10
Edificios municipales sin uso	0	5
Nº total de solares vacantes	3	40
Total de edificios	202	630

Tabla 2. Usos de las construcciones de la trama urbana edificada en cada uno de los conjuntos históricos, 2018. Fuente: Elaboración de los autores.

Bienes inmuebles	Altea	La vila joiosa
Número total de viviendas	215	1.188
Número total de viviendas turísticas	12	141
Número total de locales comerciales	45	106
con uso	35	49
sin uso	10	57
Total bienes inmuebles	272	1.429

Tabla 3. Total de los bienes inmuebles de la trama urbana edificada en cada uno de los conjuntos históricos, 2018. Fuente: Elaboración de los autores.

sociocultural del espacio. En lo referente al uso, en ambos casos las principales actividades terciarias se encuentran enfocadas al ocio, hostelería y al pequeño comercio de carácter turístico. En Altea no existen, en el ámbito analizado, actividades relacionadas con las necesidades del uso residencial. Debido a la tipología constructiva y con el fin de ampliar la oferta hostelera, los restaurantes han convertido el espacio público en una parte más del establecimiento (Figura 7), dificultando el acceso para el abastecimiento de los residentes y mermando, con ello, sus acciones cotidianas.

En La Vila Joiosa, las actividades relacionadas con el ocio y el turismo se encuentran focalizadas en las zonas de mayor afluencia turística, el frente litoral y la zona próxima a la plaza de la iglesia. Resulta llamativa la cantidad de locales vacíos. Muchos albergaron actividades de primera necesidad y comercio de proximidad. La causa apunta a una falta de demanda de este tipo de productos en la zona, bien por la facilidad de encontrar

productos diarios en centros comerciales cercanos al ámbito de estudio, bien porque realmente no existe suficiente población residente de continuidad como para contribuir al sostenimiento de estos servicios. La proliferación de usos distintos del residencial es obvia: en el caso de Altea, 19 inmuebles de uso exclusivamente terciario y en el de La Vila Joiosa, 13 inmuebles de uso exclusivamente turístico (Tabla 2), sin contar aquellos inmuebles que comparten usos. Esta eventualidad constituye, ciertamente, un reflejo de lo que sucede en ambos conjuntos.

La proliferación de viviendas turísticas es incesante. En su gran mayoría, se trata de inmuebles adquiridos como segunda residencia, pero que se transforman temporalmente en apartamentos turísticos durante periodos del año en el que la propiedad no los usa y los alquila para obtener cierta rentabilidad de la inversión realizada. Según la normativa aplicable, se entiende por viviendas turísticas a aquellos "inmuebles completos, cualquiera que sea su tipología que,



Interrelación de las viviendas turísticas y otros usos

Residencial - Turístico - Terciario
 Turístico
 Turístico - Terciario
 Turístico - residencial

Figura 8. Plano de situación de las viviendas turísticas del ámbito protegido costero de La Vila Joiosa. Tipo de inmueble característico que alberga viviendas turísticas. Fuente: Elaboración de los autores

contando con el informe municipal de compatibilidad urbanística que permita dicho uso, se ceda mediante precio y con habitualidad, para fines turísticos, vacacionales o de ocio” (Consell de la Comunitat Valenciana, 2021, art. 41.1). La citada normativa excluye la proyección, promoción, construcción y venta de segundas residencias, con lo que es posible afirmar que existe una serie de inmuebles con uso turístico ocasional que, en origen, son segundas residencias (Tabla 3).

Al igual que en otras ciudades turísticas, existe una demanda creciente de este tipo de alojamiento. Como se puede observar, en La Vila Joiosa se ofertan un total de 141 viviendas turísticas repartidas entre los distintos ámbitos que configuran el conjunto, pero ubicadas principalmente en la zona de mayor atractivo visual, en la fachada litoral (Figura 8). El turismo puede contribuir a mantener el atractivo de los cascos históricos como, en parte, ha logrado el barrio de Altea. De esta manera, el turismo puede ser considerado como un agente del *branding* del lugar, al que se refiere Fariña Tojo (2018).

De los resultados obtenidos, cabe destacar que La Vila Joiosa está experimentando una fuerte demanda de viviendas turísticas en la zona. Existen, dadas de alta, 141 viviendas

turísticas. Por el contrario, en lo que se refiere al sector terciario, de 106 locales existentes en el conjunto, solo tienen uso 49, la mayoría de ellos relacionados con el ocio y la hostelería. En el caso de Altea, la presencia de viviendas turísticas es menor. Sin embargo, 35 de los 45 locales comerciales totales presentes en el ámbito están en uso. Y, como en el caso anterior, la mayoría de ellos asociados al ocio y la hostelería.

VI. DISCUSIÓN

Desde la década de los 80 del pasado siglo, existe una atracción poblacional europea hacia los países costeros del Mediterráneo. Pero las áreas costeras de la Europa mediterránea se consideran entre las más frágiles del planeta, sobrecargadas por la creciente presión antrópica de urbanización debida a la recepción temporalmente constante que provoca el turismo (Giussani, Luengo y Poujol, 2010). El turismo no sólo genera beneficios económicos, influye y no de un modo totalmente positivo, en otros aspectos como la transformación del territorio y la sobrecarga en los recursos existentes (M. Troitiño y L. Troitiño, 2018; Jimeno *et al.*, 2018;

Rengifo *et al.*, 2020). Originalmente, esta actividad estaba orientada a aportar beneficios a la comunidad anfitriona y proporcionar importantes medios y motivaciones para cuidar y mantener su patrimonio y sus tradiciones vivas (ICOMOS, 1999).

En la actualidad, conjuntos históricos como los aquí abordados pueden constituir un importante agente impulsor, no solo de la actividad turística, sino del desarrollo integral y sostenible del territorio. Ahora bien, resulta esencial buscar un punto de inflexión entre paisaje y hábitat, respetando el bienestar de los habitantes y la construcción de su sentimiento de pertenencia. Estos conjuntos históricos corren el riesgo de transformarse en espacios urbanos en crisis. Son ocupados por nuevos pobladores desarraigados que deberán formar parte activa de las propuestas de los nuevos planes de recuperación (Rubio y Ponce, 2012). El sentido de identidad se basaba en el arraigo hacia aquel lugar de la infancia, donde se habían compartido experiencias y vivencias transmitidas de un modo generacional (García-Doménech, 2021). Tales lugares, a su vez, geográficos e históricos, en los que se suceden las interacciones sociales, han definido la cristalización espacial de un entorno cultural (Mehta, 2019). Así, en estos ámbitos, el carácter patrimonial queda inalterado, pero su autenticidad ha sido alterada (Fernández y Silva, 2016; Orozco, 2020).

El patrimonio no es algo natural ni eterno, sino una construcción social. Efectivamente, en los cascos históricos analizados, el patrimonio se presenta como una imagen de identidad, no en la identidad en sí misma. No obstante, el patrimonio de estos entornos puede fluctuar entre una verdadera representación de identidad y una simple mercantilización turística: “las poblaciones sometidas a la mercantilización del patrimonio no se plantean cuestiones de carácter identitario, sino económico” (Prats, 2006, p. 72). Un territorio debe ser capaz de reinventarse, dinamizando sus potenciales y creando innovaciones para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. El principio fundamental para ello lo encontramos en las capacidades sociales presentes en ese territorio y los ámbitos analizados representan una oportunidad en ese sentido. Para conseguir resultados positivos en competitividad, sostenibilidad y mejora del bienestar, los habitantes de estos cascos históricos han de estar necesariamente implicados (García-Doménech, 2017a; García-Doménech, 2017b).

VII. CONCLUSIONES

En el doble caso estudiado, la investigación comenzó enfocándose en asentamientos patrimoniales originarios de épocas pre-industriales, con tramas urbanas compactas y con gran parte de su parcelación, trazado original y parque inmobiliario original intacto. Sin embargo, desde el punto

de vista de la eficiencia, la tónica general de los dos espacios está dada por el déficit y la obsolescencia de los servicios urbanos. La rigidez de la trama patrimonial es una de las incompatibilidades existentes con los nuevos sistemas de suministro. La conexión con el resto del municipio es limitada y su oprimida forma física acota las posibilidades de ampliación.

La correcta percepción de la imagen urbana es uno de los aspectos más importantes a tener en cuenta para la pervivencia de estos entornos. La conservación de los emplazamientos se encuentra íntimamente ligada a la visión que tenemos de ellos. En este sentido, todo lo que se percibe se encuentra situado en el espacio público. El perfil de protagonismo público debe mantenerse en la manera de lo posible, tal y como se originó. Pero si queremos que se sigan habitando estos lugares, debe garantizarse además un mínimo de servicios relacionados con la residencia y sus necesidades.

La ciudadanía juega un papel fundamental. La mayoría de las intervenciones efectuadas en la recuperación de estos espacios históricos han producido un cambio en la estructura social con respecto a la original. Pero el sentido de identidad y pertenencia que tenían los pobladores originales no ha conseguido ser perpetuado con los nuevos residentes. Las labores de conservación de estos dos entornos se han limitado al plano físico, obviando en gran medida las necesidades funcionales que hacen posible su sostenibilidad. Se está conservando lo material pero no lo habitacional. En ese contexto, la participación activa del residente es primordial en la recuperación de la esencia de estos ámbitos urbanos.

De los resultados obtenidos, se deduce que uno de los inconvenientes que encuentra el residente es la privatización del espacio público. Evidentemente, se trata de una convivencia de usos, y se está convirtiendo en una zonificación por usos. La demanda creciente de la vivienda turística aumenta el número de actividades terciarias relacionadas con este sector. Existe un cierto consenso internacional para la búsqueda de un nuevo marco global que fomente el desarrollo futuro del patrimonio cultural en torno a criterios de sostenibilidad. Todo apunta a eliminar la idea de centro histórico como valor meramente patrimonial. De esta forma, los conjuntos históricos podrían postularse como los principales espacios en los que aplicar las actuales políticas de sostenibilidad, buscando alternativas al simple turismo vacacional. El turismo sostenible promueve una utilización más responsable de los recursos y una mayor conciencia sobre la conservación del patrimonio, tanto en la población local como en los turistas. La promoción de viviendas sociales para jóvenes en régimen de alquiler con compromiso de estabilidad residencial para garantizar su arraigo podría contribuir a la sostenibilidad. En definitiva, esta investigación reafirma la necesidad de mantener y fortalecer la identidad de los centros históricos y, en consecuencia, dejar de verlos como un simple recurso turístico para reencontrar su esencia barrial.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andrés, J. L. (2005). Conflictos y estrategias en la gestión urbanística de las ciudades históricas. *Papeles de Geografía*, (41-42), 29-49. Recuperado de <https://revistas.um.es/geografia/article/view/44231>

Aledo, A., Mazón, T. y Mantecón, A. (2007). La insostenibilidad del turismo residencial. En Lagunas, D., *Antropología y turismo: claves culturales y disciplinares* (pp. 185-208). México, D.F.: Plaza y Valdés.

Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.

Borja, Jordi. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Carrión, F. (2003). *Sostenibilidad de los Centros Históricos de América Latina*. Quito: Flacso. Recuperado de <http://www.flacso.org.ec/docs/artsoschal.pdf>

Consell de la Comunitat Valenciana (2021). Decreto 10/2021 de aprobación del reglamento regulador del alojamiento turístico en la Comunitat Valenciana. Recuperado de https://dogv.gva.es/datos/2021/02/08/pdf/2021_999.pdf

Fariña Tojo, J. (2018). Turismo, imagen urbana e identidad. *Estudios turísticos*, (216), 9-26. Recuperado de https://oa.upm.es/62647/1/Turismo_imagen_identidad.pdf

Fernández, V. y SILVA, R. (2016). Deconstruyendo los paisajes culturales de la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco. *Cuadernos Geográficos*, 55(1), 176-197. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/171/17146265007.pdf>

García-Doménech, S. (2017a). El rol del espacio público en la sostenibilidad de la ciudad contemporánea: la cultura urbana mediterránea en Europa. *Revista AUS. Arquitectura, Urbanismo, Sustentabilidad*, (21), 44-50. DOI: <https://doi.org/10.4206/aus.2017.n21-08>

García-Doménech, S. (2017b). La polisemia de lo común en el espacio público urbano. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 10(20), 68-78. DOI: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu10-20.pcep>

García-Doménech, S. (2021). La identidad del paisaje urbano. *Arquitectura, arte, espacio público y sociedad: tres casos consolidados. Bitácora arquitectura*, (47), 96-105. DOI: <https://doi.org/10.22201/fa.14058901p.2021.47.80349>

Giussani, S., Luengo, M. H. y Poujol, G. (2010). Impacto del turismo sobre el metabolismo urbano y la sostenibilidad de las ciudades intermedias mediterráneas. *Sustainable Building Conference*. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Maria-Luengo-2/publication/326829590_IMPACTO_DEL_TURISMO_SOBRE_EL_METABOLISMO_URBANO_Y_LA_SOSTENIBILIDAD_DE_LAS_CIUDADES_INTERMEDIAS_MEDITERRANEAS/links/5b65b9b4aca2724cf22e5ef/IMPACTO-DEL-TURISMO-SOBRE-EL-METABOLISMO-URBANO-Y-LA-SOSTENIBILIDAD-DE-LAS-CIUDADES-INTERMEDIAS-MEDITERRANEAS.pdf

Glick, R. (1992). *Desarrollo Urbano*. Bogotá: Editorial Guadalupe.

Hernández, A. (2009). Calidad de vida y medio ambiente urbano: indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida urbana. *Revista INVI*, 24(65), 79-111. Recuperado de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582009000100003&lng=es&nrm=iso>ISSN0718-8358.

Hugony, C. y Roca, J. (2008). Indicadores para la evaluación de las ciudades históricas. *Architecture, City, and Environment*, (8), 219-238. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/6594/ACE_8_ST_31.pdf?sequence=7&isAllowed=y

ICOMOS (1999). *Carta internacional sobre el turismo cultural. La gestión del turismo en los sitios con patrimonio significativo*. México.

Jimeno, I., Aledo, A. y Ortuño, A. (2018). Airbnb on the Costa Blanca. Diagnosis and proposal of social and tourist integration. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 13(7), 1008-1019. DOI: <https://doi.org/10.2495/SDP-V13-N7-1008-1019>

Kuik, O. J. y Gilbert, A. J. (1999). Indicators of Sustainable Development. En van den Bergh, J.C.J.M. (Ed.), *Handbook of Environmental and Resource Economics* (pp. 722-730). London: Edward Elgar Pub.

Maraña, M. y Revert Roldán, X. (2020). Patrimonio cultural y desarrollo: una mirada a la Agenda 2030 y el rol del patrimonio. *Periférica Internacional*, (21), 180-195. DOI: <https://doi.org/10.25267/Periferica.2020.i21.15>

Mehta, V. (2019). Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability. *Urban Design International*. 24(1), 16-37. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0069-9>

Noca, F. (2017). "The Role of Cultural Heritage in Sustainable Development: Multidimensional Indicators as Decision-Making Tool". *Sustainability*, 9(10), 1882, 2-28. DOI: <https://doi.org/10.3390/su9101882>

Orozco, K. (2020). Patrimonio territorial: una revisión teórico-conceptual. Aplicaciones y dificultades del caso español. *Revista Urbana*, 23(41), 26-39. DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2020.23.41.02>

Prats, Ll. (2006) La mercantilización del patrimonio: entre la economía turística y las representaciones identitarias. *Revista PH*, (58), 72-80. DOI: <https://doi.org/10.33349/2006.58.2176>

Rengifo, J. I., Campesino, A. J., Sánchez, J. M., Salcedo, J. C. y Martín, L. M. (2020). Los apartamentos turísticos de la ciudad de Cáceres: Rehabilitación y refuncionalización del centro histórico. *Cuadernos Geográficos*, 59(3), 238-263. DOI: <http://dx.doi.org/10.30827/cuadgeo.v59i3.11136>

Roldán, O. A. (2021). Patrimonio en riesgo: un estudio de caso sobre el deterioro en el centro histórico de Lima. *Social Innova Sciences*, 2(3), 36-46. Recuperado de <https://bit.ly/3kKnOr9>

Rubio, L. y Ponce, E. G. (2012). *Gestión del Patrimonio Arquitectónico, Cultural y Medioambiental. Enfoques y casos prácticos*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante.

Troitiño Vinuesa, M. A. (2003). La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos. *Mediterráneo Económico*, (3), 131-160.

Troitiño Vinuesa, M. A. y Troitiño Torralba, L. (2018). Visión territorial del patrimonio y sostenibilidad del turismo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (78), 212-244. DOI: <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2716>

United Nations Conference on Environment and Development [UNCED] (1992). *Agenda 21*. Río de Janeiro.

United Nations Conference on Environment and Development [UNCED]. Conferencia de Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible: Hábitat III (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Quito. Recuperado de <https://www.un.org/es/conferences/habitat/quito2016>.

United Nations Commission on Sustainable Development [UNCSD] (1996). *Indicators of Sustainable Development: Framework and Methodologies*. New York.

Villacañas, S. (2017). Nuevas herramientas al servicio del planeamiento: los indicadores urbanos. *Planur-e*, (9), 80-97. Recuperado de <http://www.planur-e.es/miscelanea/view/nuevas-herramientas-al-servicio-del-planeamiento-los-indicadores-urbanos/full>

LA EVOLUCIÓN DE LAS ESTACIONES DE TREN ACCESIBLES EN MADRID

APROXIMACIÓN A TRAVÉS DEL ESTUDIO DE MAPAS (2009-2020)

THE EVOLUTION OF ACCESSIBLE TRAIN STATIONS IN MADRID:
A MAP STUDY APPROACH (2009-2020)

ALBA RAMÍREZ SAIZ 2
MIGUEL ÁNGEL AJURIAGUERRA ESCUDERO 3

76

- 1 Doctoranda en Sostenibilidad y Regeneración Urbana
Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, España.
Doctoranda, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
<https://orcid.org/0000-0003-3882-9634>
albaramirez@outlook.com
- 2 Doctor en Urbanismo
Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, España.
Profesor Visitante, Área de Urbanística y Ordenación del Territorio, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.
<https://orcid.org/0000-0001-8618-4194>
miguelangel.ajuriaguerra@urjc.es



La mayor parte del territorio de la Comunidad de Madrid está cubierto por una extensiva red ferroviaria que permite a miles de personas viajar en tren en su día a día. Sin embargo, algunos colectivos que presentan discapacidades, ya sean permanentes o temporales, pueden encontrar diferentes obstáculos que limitan su acceso a la estación o a los propios trenes que circulan por ellas. A través del estudio de la información disponible en formato de mapas esquemáticos, los cuales son la fuente principal para que los viajeros conozcan de antemano si una estación es accesible o no, se ha estudiado el número de estaciones accesibles, y como éste ha evolucionado desde 2009 a 2020. El análisis ha arrojado luz sobre el grado de inclusividad – completamente accesible, ajustes parciales, y si los vagones que llegaban eran accesibles – que la red madrileña de tren proporcionaba en el periodo anteriormente mencionado. Como resultado, tanto el análisis de los mapas como la recolección de datos cualitativos muestran que, aunque la cantidad de estaciones accesibles aumentó durante el periodo estudiado, las variaciones irregulares de éstas pueden ser reflejo de las modificaciones en las regulaciones públicas. Así, Madrid puede servir de ejemplo para el estudio de la accesibilidad en la red de trenes para así determinar las consecuencias de la dispersión en la accesibilidad urbana, y como ello pueden entorpecer el pleno acceso a cualquier parte de la ciudad para todas las personas.

Palabras clave: accesibilidad, movilidad urbana, personas con discapacidad, transporte público, red ferroviaria

Most of Madrid is covered by an extensive train network that allows thousands of people to commute by train daily. However, some collectives with either permanent or temporary disabilities, may find obstacles that limit their access to the station, the carriages, or both. By studying the information available on graphic maps, which is the common source for passengers to know whether a station is accessible or not before reaching it, the number of accessible stations, and how they have evolved from 2009 to 2020, has been studied. The study has analyzed the degree of inclusiveness that Madrid's train network provided in the aforementioned period regarding complete accessibility, partial accommodations, and whether the carriages of the arriving trains were accessible. As a result, both the map analysis and quantitative data collection have shown that although the total number of accessible stations increased over the studied period, their irregular variations may reflect the modifications in public regulations. Thus, Madrid can be an example of how to study the level of accessibility in the train network in order to determine the consequences of sprawl in urban accessibility, and how this can hinder full access for all people to every point of the city.

Keywords: accessibility, urban mobility, people with disabilities, public transport, train network

I. INTRODUCCIÓN

Moverse por Madrid pueden ser un desafío. La Comunidad Autónoma de Madrid, con su extensa fisonomía metropolitana, contaba con un total de 95 estaciones de tren en 2020, divididas en 9 líneas radiales que convergen en la estación de Atocha (Adif, Renfe y Ministerio de Fomento, 2018). La red ferroviaria también se conecta con otras 12 líneas de tren subterráneo y con cientos de rutas de buses para viajar dentro de la ciudad y hacia otras ciudades.

Este tipo de infraestructura tiende a ser complejo y no está bien optimizado para las necesidades actuales (Wang, Monzon y Ciommo, 2015), presentando a menudo falta de acceso universal. En el caso de Madrid, hay múltiples asociaciones de usuarios que han afirmado que esto resulta clave en estaciones esenciales, como las que sirven a hospitales, a la hora de hacer mejoras en la ciudad y crear ambientes más inclusivos (CERMI Madrid, 2020). A pesar de los proyectos realizados en los últimos años orientados a manejar estas deficiencias, las solicitudes para tener medidas más coherentes, y no solo arreglos temporales, han sido constantes en el tiempo (Abella, 2015; Hernández Galán, 2013; Redacción noticias, 2017; Servimedia, 2021), como consta en el Informe Anual de la Oficina de Atención a la Discapacidad (OADIS y Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, 2018). Sin embargo, Cercanías, que administra la red ferroviaria de Madrid, no ha podido dar solución a estas demandas al igual que ha ocurrido en otras ciudades.

Esta falta de diseño universal para trayectos completos ha consolidado una discriminación social hacia las personas con discapacidad o de diferentes edades (Gleeson, 2001; Mckercher y Darcy, 2018; Venter *et al.*, 2002). Las ciudades contemporáneas, lejos de ser inclusivas y accesibles para todos los usuarios de la ciudad, aún presentan obstáculos para la movilidad (Barnes, 2011; Ferreira *et al.*, 2021). El transporte público debe favorecer el diseño universal para que los ciudadanos y los turistas tengan una mejor experiencia urbana, al ser un servicio esencial para proveer de acceso universal a todas las partes de la ciudad, para todas las personas (Rebstock, 2017).

En este escenario, el presente artículo busca responder la pregunta sobre cómo la red ferroviaria de Madrid ha evolucionado entre 2009 y 2020 en cuanto a la accesibilidad, buscando representar el contexto completo de las megaciudades y el impacto que el crecimiento urbano disperso o *sprawl* ha tenido sobre ellas. El análisis se basa en la información recogida en los mapas de la red, los cuales son los documentos de referencia para cualquier persona que quiera saber si una estación es accesible antes de llegar a ella. Además, se expone material gráfico editado que muestra la evolución de las estaciones accesibles en la infraestructura ferroviaria de Madrid.

II. MARCO TEÓRICO

Contexto internacional y conceptos relacionados en términos de la accesibilidad urbana y el transporte público

Muchas ciudades modernas se han visto afectadas por el crecimiento urbano disperso. A pesar de que los casos más conocidos se dan en los Estados Unidos (Sturm y Cohen, 2004), el problema se ha propagado por muchos países a medida que el automóvil se ha convertido en el medio de transporte principal de las capitales, como París (Gilli, 2009), Berlín (Schmidt, 2011), Melbourne (Geschke, James, Bennett y Nimmo, 2018) y Shangai (Tian, Guo y Yin, 2017).

Una de las consecuencias de este panorama es la falta de accesibilidad urbana (Bullard, Johnson y Torres, 2000; Tikoudis, Oueslati, Dimitropoulos y Engelfriet, 2018). A este respecto, la ciudad se vuelve inaccesible para las personas que no tienen acceso a un vehículo o que no conducen debido a su situación de discapacidad, su edad u otras razones, especialmente al realizar trayectos desde distancias intermedias (Hernández Galán, 2013). El transporte público ha intentado resolver este problema, haciendo que una mayor variedad de servicios esenciales sean accesibles en tren o en autobús (Montarzino *et al.*, 2007; van Holstein, Wiesel y Legacy, 2020). Así, la implementación de medidas de accesibilidad se vuelve vital para las personas que viven en las complejas áreas suburbanas creadas por el crecimiento disperso, especialmente para los colectivos vulnerables, como las personas con discapacidad, los adultos mayores, los niños y los jóvenes (Biglieri, 2018; Katzman, Kinsella y Polzer, 2020).

Los entornos urbanos en los que se encuentran los accesos o las paradas, sus características arquitectónicas y su nivel de inclusividad en cuanto a los servicios, pueden ser decisivos para lograr la accesibilidad urbana (Montarzino *et al.*, 2007; Peña, Galilea y Raveau, 2018). Sin embargo, ninguno de los casos de dispersión urbana mencionados anteriormente ha indicado el nivel de inclusión de las paradas en sus mapas, lo que impide que las personas sepan de antemano si una parada dada será o no accesible para todas las personas.

En este artículo, se contemplan tres conceptos relacionados con la accesibilidad, para guiar el análisis sobre cuán inclusivos son estos diferentes ambientes, los cuales se detallan a continuación:

- Accesibilidad (Americans with Disabilities Act [ADA], 2002): Conjunto de características de un espacio que permiten la equidad, la comodidad y la seguridad para todos los usuarios y, en particular, para las personas con discapacidad.
- Ajustes razonables (Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Ministerio de Fomento, 2019): Aquellos espacios que no se construyeron usando criterios de



Figura 1. Mapa 2020. Fuente: Cercanías Madrid (comunicación personal, 29 de enero de 2021).

accesibilidad, pero que han incorporado una cantidad limitada de medidas para mejorarla, aunque no sean suficientes para lograr una cadena de accesibilidad completa.

- Diseño inclusivo (Clarkson, Coleman, Keates y Lebbon, 2013): Conjunto de características de un lugar que ha sido diseñado bajo criterios del diseño para todos, a fin de eliminar la discriminación o segregación de cualquier tipo hacia cualquier persona, independientemente de su edad o sus capacidades.

En este marco, se expondrá el análisis llevado a cabo a la ciudad de Madrid como un ejemplo de estos déficits de accesibilidad en sus redes de transporte público. Con ello, este caso puede servir como un modelo para analizar el impacto de las tendencias de inaccesibilidad y el papel que tiene el transporte público para ayudar o limitar la movilidad urbana de las personas, ya que los mapas de la red presentan información gráfica sobre el nivel de inclusión de sus paradas.

III. CASO DE ESTUDIO

El desarrollo de la red ferroviaria de Madrid se ha visto muy influenciado por los cambios en la demografía y la trama urbana, usando dicha red para conectar todos sus sectores. El envejecimiento, la inmigración y los nuevos desarrollos de la ciudad suponen los principales problemas en el ámbito de la accesibilidad urbana de Madrid.

En la década de 1990, España comenzó a experimentar las consecuencias de los “fenómenos de la pirámide invertida” y de la mayor esperanza de vida de las personas (Jiménez, 2015; Pérez Díaz, 2010). En un periodo muy breve, aumentó la cantidad de personas con enfermedades causadas o que desencadenaron en una discapacidad (Galarza y Díaz, 2010; Gutiérrez, Estany, Lozano, y Verdenelli, 2001). Estas personas generalmente experimentan una disminución de sus capacidades motrices, sensoriales o cognitivas (Palacios-Ceña *et al.*, 2012), forzando a los gobiernos

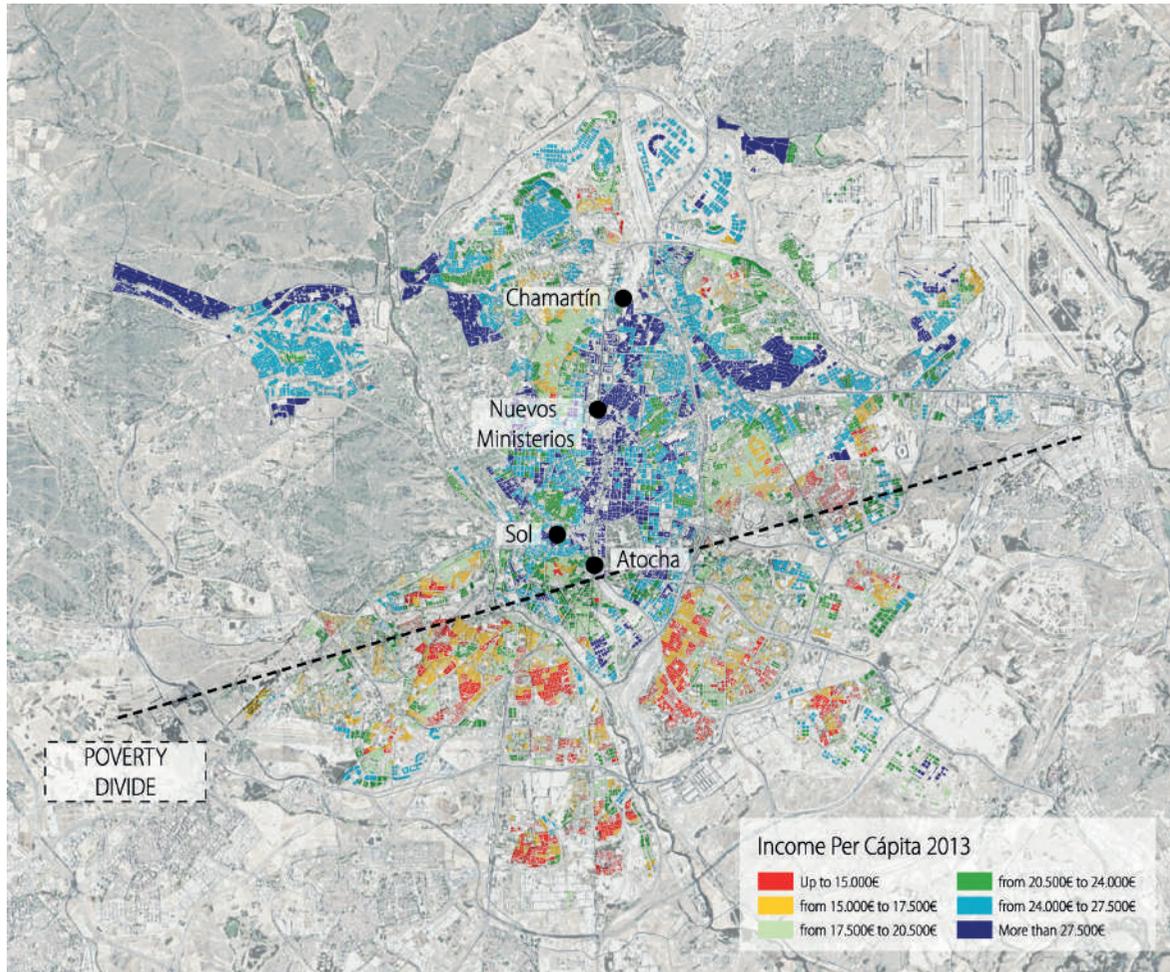


Figura 2. Diagonal de pobreza de Madrid, donde se destacan las principales estaciones de tren. Fuente: Elaboración de la autora (2021) a partir de Ayuntamiento de Madrid (2013).

a crear conciencia acerca de sus necesidades para acomodar a todas las personas.

En paralelo, la población de Madrid se incrementó de 2.293.742, en 1960 (de Terán, 1993), a 5.378.750, en 2010 (Comunidad de Madrid, 2011). Muchos migrantes nacionales e inmigrantes internacionales escogieron vivir en los suburbios, a 30 o 50 km. del centro de la ciudad, debido a su baja urbanización y menores costes de construcción.

En 1982, el primer Plan de Cercanías Madrid buscó crear nuevas estaciones que pudieran dar cabida a estos nuevos desarrollos (Lerma Rueda, 2002). Los nuevos núcleos de transporte público permitían a las personas llegar al centro de la ciudad, donde se ubicaban las infraestructuras y servicios más importantes (Carrillo Jiménez, 1998; Lamíquiz, Pozueta, Benito y González, 2017). Su resultado sigue siendo visible hoy en día: una red

ferroviaria completa y compleja que conecta múltiples áreas urbanas usando un patrón de tela de araña que se extiende desde el centro de la ciudad hacia los suburbios (Figura 1).

Sin embargo, la “Diagonal de la pobreza de Madrid” (Oficina del Sur y Este de Madrid y Ayuntamiento de Madrid, 2019) (Figura 2), un fenómeno por el cual se genera una línea imaginaria segregante, ha fomentado las desigualdades entre los distritos más acaudalados al norte y los más empobrecidos al sur, los cuales han sido examinados desde diferentes ángulos: el sociológico (Leal, 2004; Ruiz Chasco, 2018), el económico (Leal y Sorando, 2015) y el medioambiental (Ajuriaguerra Escudero y Ramírez Saiz, 2021). Esta desigualdad también ha hecho que los distritos del sur sean más propensos a mostrar deficiencias en sus servicios e infraestructuras de transporte, lo que incluye la calidad del espacio urbano, los servicios de trenes y el grado de accesibilidad de las estaciones.

Normativas de aplicación a la red ferroviaria de Madrid

Existen diferentes normativas españolas y madrileñas de diferentes ámbitos que afectan a las estaciones de tren. Si bien algunas aplican directamente a las personas y a sus derechos, otras se refieren a las medidas mínimas necesarias para la construcción y las obras públicas. Para los efectos de este artículo, destacan las siguientes:

- En 2007, se recogieron criterios específicos sobre las estaciones de tren y los vagones en el Real Decreto (RD) 1544/2007 “Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad” (2007).
- En 2010, el gobierno publicó un apéndice de accesibilidad para el Código Técnico de la Edificación (CTE) para espacios interiores y exteriores, que se basa principalmente en la aplicación de ajustes razonables (Ministerio de Fomento, 2019).
- En 2013, la Ley General de Derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (2013) se aprobó para impulsar la inclusión y la incorporación del diseño inclusivo para acoger a todas las personas, independiente de sus capacidades.

Paralelamente, Renfe y Adif, los operadores de los servicios de trenes Cercanías, han implementado numerosos proyectos para mejorar las medidas de accesibilidad en sus estaciones durante los últimos años (Adif *et al.*, 2018; Juncà Ubierna, 2013). Aunque se han realizado inversiones importantes, muchos informes han señalado el nivel de inaccesibilidad que sigue presentando Cercanías Madrid (CERMI, 2020).

IV. MÉTODO

El análisis se ha basado en el estudio de los diferentes mapas de cercanía desde julio de 2009, cuando se publicó el primer mapa que mostraba las estaciones accesibles, hasta septiembre de 2020. Su revisión permitió examinar la evolución de Cercanías a través de los mapas publicados en ese período.

Para tal labor, se determinó tanto el porcentaje como la cantidad de estaciones consideradas como accesibles según los criterios de Cercanías. Estos datos fueron respaldados por la creación de “mapas de red ferroviaria accesible”, donde se eliminaron las estaciones no accesibles, por presentar dificultades para las personas con discapacidad. Este proceso trajo consigo conclusiones acerca de la situación de la accesibilidad en la red ferroviaria de Madrid y su evolución, tanto cuantitativas como gráficas, y establece un ejemplo metodológico para analizar otros contextos.



Figura 3. Íconos de accesibilidad que reflejan las cuatro categorías contempladas en los mapas de Cercanías para sus estaciones de tren. Fuente: Elaborado por la autora (2021).

Materiales

Los mapas para este estudio fueron proporcionados por Cercanías Madrid a través del correo electrónico. Solo se consideraron los mapas esquemáticos durante este estudio. Los gráficos geográficos y multimodales se excluyeron del análisis por no mostrar información sobre la accesibilidad o por mostrar demasiada información innecesaria, respectivamente.

Además, se acudió a informes publicados por Cercanías en los que se señalaba qué estaciones y líneas eran inclusivas desde 2009, indicando los modelos de trenes que contaban con medidas de accesibilidad (Adif, Renfe y Ministerio de Fomento, 2009; 2018). Cercanías también usa diferentes tipos de íconos para mostrar si consideran que una estación es accesible o no, así como si los trenes que pasan por ellas han sido diseñados atendiendo a criterios de accesibilidad (Ministerio de Fomento, 2019). De esta forma, algunas estaciones pueden ser accesibles, pero los vagones que pasan por ellas no lo son. Estos aspectos fueron considerados al clasificar las diferentes estaciones.

Todos los mapas contemplados se procesaron usando herramientas de edición, con el fin de destacar las estaciones y las líneas de tren que contaban con medidas de accesibilidad. Esto proporcionó un *time-lapse* que mostró la evolución de la parte accesible de la red.

Recolección de datos cuantitativos

Según la información facilitada por Cercanías Renfe, hay cuatro categorías diferentes en las que las estaciones de tren se pueden clasificar, de acuerdo a su accesibilidad (Figura 3):

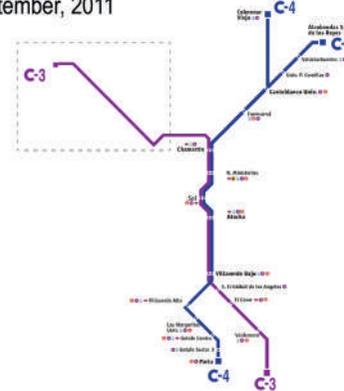
July, 2009



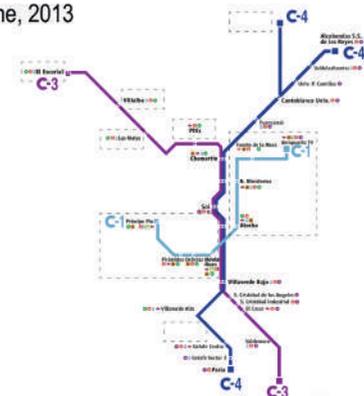
January, 2010



September, 2011



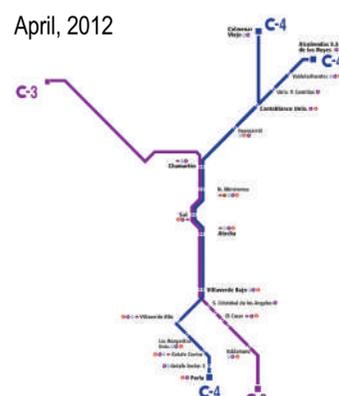
June, 2013



December, 2015



April, 2012



Advances in the train network

Figura 4a. Resumen del análisis de mapas 2009-2015. Fuente: Cercanías Madrid (comunicación personal, 29 de enero de 2021). Editado por la autora (2021).

- Estaciones completamente accesibles: estaciones que han adoptado todas las medidas de accesibilidad exigidas, en línea con las normativas locales y nacionales.
- Estaciones accesibles sin vagones de tren accesibles: aquí no se puede garantizar que el tren que pasa por ellas cuente con las medidas de accesibilidad necesarias.
- Estaciones con algunos ajustes: estaciones que disponen de ascensores o plataformas de elevación,

pero no presentan más medidas de inclusión.

- Estaciones no accesibles: estaciones que ni siquiera cuentan con medidas de accesibilidad parciales.

El procedimiento incluyó el recuento del número total de las estaciones en cada una de las cuatro categorías y presentar los resultados en forma numérica y porcentual. Se realizará una discusión con mayor profundidad sobre la idoneidad de estas categorías en la sección de discusión, así como su conexión con los cambios normativos.

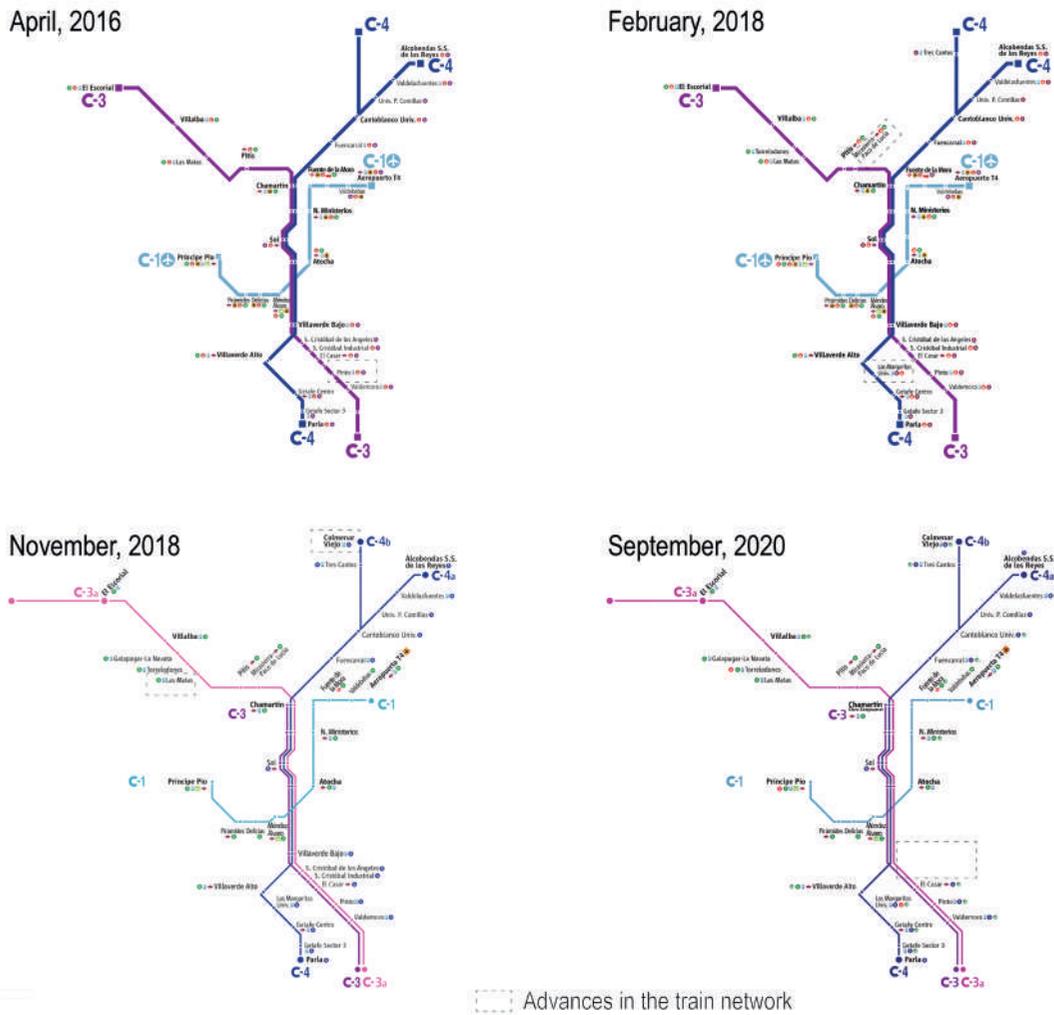


Figura 4b. Resumen del análisis de mapas 2016-2020. Fuente: Cercanías Madrid (comunicación personal, 29 de enero de 2021). Editado por la autora (2021).

V. RESULTADOS

Análisis de mapas

El primer mapa, de julio de 2009, surgió del Plan de Accesibilidad de Cercanías para 2007 - 2010. Fue el primer mapa que mostró información relacionada con las medidas de accesibilidad en la red. Anteriormente no se había hecho mención sobre ajustes razonables o mejoras en ninguno de los mapas o planos anteriores.

Cada mapa individual, ilustrados en la Figura 4, se analizó de manera gráfica, eliminando todas las estaciones y las líneas excepto las accesibles. Así, cada uno de los mapas solo muestran las estaciones que podían ser utilizados por todas las personas.

La comparación de todos los mapas, desde 2009 a 2020, revela que, en términos generales, la accesibilidad ha mejorado.

En 2009, las estaciones accesibles se encontraban principalmente en las líneas C3 y C4, que conectan la parte

Fecha del mapa	Número total de estaciones	1. Estaciones accesibles (con y sin trenes accesibles)	2. Estaciones accesibles con trenes accesibles	3. Estaciones con algunas acomodaciones	5. Estaciones no accesibles
Julio de 2009	97	19 de 97	19 de 97	32 de 97	45 de 97
		20%	20%	33%	46%
Enero de 2010	96	19 de 96	19 de 96	32 de 96	44 de 96
		20%	20%	33%	46%
Septiembre de 2010	89	21 de 89	19 de 89	30 de 89	38 de 89
		24%	21%	34%	43%
Abril de 2012	89	21 de 89	19 de 89	30 de 89	38 de 89
		24%	21%	34%	43%
Junio de 2013	89	33 de 89	16 de 89	17 de 89	37 de 89
		37%	18%	19%	42%
Diciembre de 2015	92	33 de 92	17 de 92	17 de 92	42 de 92
		36%	18%	18%	46%
Abril de 2016	92	34 de 92	19 de 92	19 de 92	39 de 92
		37%	21%	21%	42%
Febrero de 2018	92	39 de 92	17 de 92	19 de 92	35 de 92
		41%	18%	21%	38%
Noviembre de 2018	95	56 de 95	18 de 95	11 de 95	28 de 95
		59%	19%	12%	29%
Septiembre de 2020	95	54 de 95	15 de 95	14 de 95	27 de 95
		57%	16%	15%	28%

Tabla 1. Resumen de datos sobre el nivel de accesibilidad en cada mapa estudiado, desde 2009 a 2020. Fuente: Elaborado por la autora (2021).

norooeste y sur de Madrid. La mitad sur presenta un mayor desarrollo, con conexiones multimodales con servicios de tranvía en la estación Parla y Metro de Madrid en Villaverde Alto.

Desde ese momento, y hasta 2013, el sur de Madrid no muestra señales de mejoría, mientras que las mejoras hechas en el centro de la ciudad y en el norte se aceleraron e, incluso, incorporaron una nueva línea de tren accesible, que conecta el este con el oeste de Madrid. La línea C1 también se hizo accesible, incluyendo estaciones estratégicas como el nodo Príncipe Pío y la Terminal T4 del aeropuerto Adolfo Suárez, los cuales representan puntos de conexión clave para los visitantes (relacionados con el turismo y los negocios).

Desde 2013 a 2018 no se aprecian variaciones importantes, solo la inclusión de diferentes estaciones y la exclusión de otras. En 2015, parece darse una reducción en la cantidad de estaciones accesibles, las que, no obstante, recuperarán su estatus en años posteriores. Este es el caso de Las Margaritas, en el sur, o de Tres cantos, en el norte.

En 2018, Cercanías Madrid presentó un mapa de trenes accesibles con una alta proporción de estaciones accesibles. Sin embargo, algunas de ellas desaparecieron en septiembre de 2020 en la parte sur de la línea C3. El mapa resultante dicho año muestra un mayor avance, con estaciones accesibles en el norte de Madrid; mientras el sur presenta menos estaciones accesibles en comparación con otros períodos.

Datos cuantitativos

Después de analizar diferentes mapas de trenes, en el periodo 2009-2020, los datos extraídos se presentan como sigue (Tabla 1) y se han interpretado de manera gráfica según se expone en la Figura 5.

En cuanto al número de estaciones accesibles, de 95 de ellas, solo 15 se consideran hoy como completamente accesibles, lo que incluye tanto la estación como los trenes mismos. Esto quiere decir que todas las personas, más allá

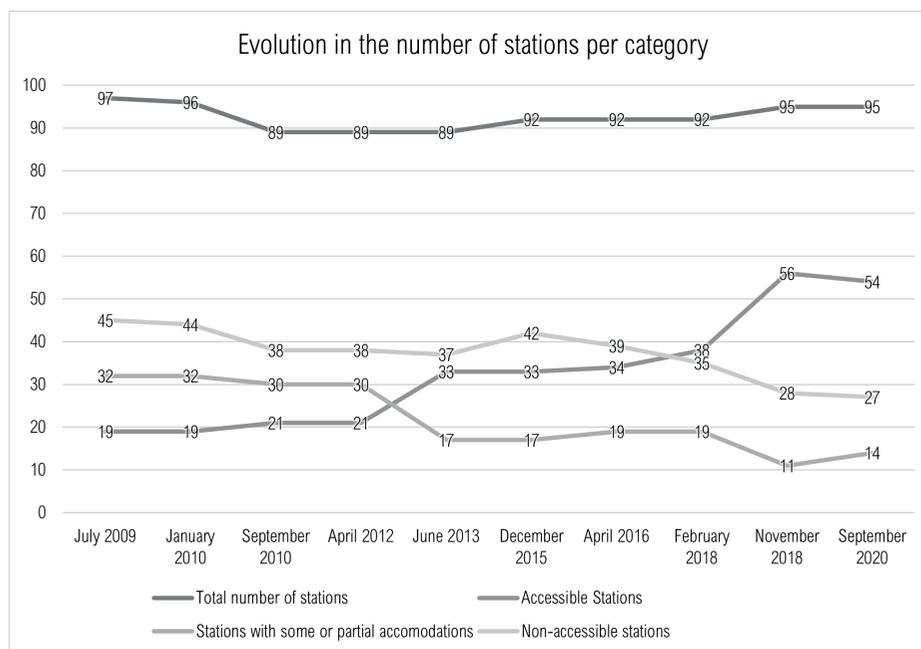


Figura 5. Evolución del número de estaciones por categoría de estudio en Cercanías Madrid. Fuente: Elaborado por la autora (2021).

de sus características físicas, sensoriales o cognitivas, se pueden mover usando menos del 16% de del total de la red ferroviaria.

La variación en el período seleccionado ha sido mínima entre los mapas, con la excepción de junio de 2013 y noviembre de 2018. También queda claro que el año 2018 fue un punto de inflexión durante el período estudiado, ya que los años anteriores exhibieron pocas variaciones en el número de estaciones accesibles (Figura 5).

Desde noviembre de 2018 a septiembre de 2020, la tendencia al alza se revirtió y el número de estaciones de estaciones accesibles bajó de 56 a 54. De la misma manera, el número de estaciones accesibles cubiertas por líneas accesibles bajó de 18 a 15 (Tabla 1).

En 2020, 14 estaciones ofrecen ajustes razonables, lo que significa que un 15% de la red es parcialmente accesible. Estas medidas garantizan una accesibilidad mínima en el entorno construido, pero no para el trayecto completo dentro de la estación. La mayor parte de las estaciones pudo instalar un ascensor o una plataforma elevadora para garantizar que las personas con discapacidad pudieran cambiar de andén. Sin embargo, la estación en su conjunto no es accesible, lo que a menudo hará que determinados servicios sean de difícil acceso y, por ende, que el área no cuente con infraestructuras de movilidad accesibles.

VI. DISCUSIÓN

Al ver la representación gráfica del número de estaciones accesibles en la red ferroviaria de Madrid (Figura 4), queda de manifiesto que en 2009 la mayoría de las estaciones no eran accesibles o lo eran solo parcialmente. A pesar de ello, con el paso del tiempo, esas estaciones adoptaron medidas de accesibilidad, convirtiéndose en la categoría dominante en la versión más reciente del mapa de la red ferroviaria. El nivel de accesibilidad ha aumentado de 19 estaciones, en 2009, a 54, en septiembre de 2020.

Desde febrero de 2018 a noviembre de 2018, el número de estaciones accesibles pasó de 38 a 56. Esta mejora también se reflejó en el número de estaciones no accesibles, las que se redujeron de 35 a 28 entre esos meses. Para entender mejor este cambio repentino, se debe considerar que el RD 1544/2007, "Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad", estableció finales de 2018 como fecha límite para implementar medidas de accesibilidad importantes en las estaciones con 1.000 pasajeros diarios o más. Esta fecha clave parecía haber tenido un efecto significativo sobre la mejora de las medidas de accesibilidad en el transporte público. Ahora bien, se podría discutir si el aumento se debió a mejoras reales en la accesibilidad o a un relajamiento de los estándares de accesibilidad.

	07- 2009	01- 2010	09- 2011	04- 2012	06- 2013	12- 2015	04- 2016	02- 2018	11- 2018	09- 2020
El Escorial										
Las Zorreras										
Villalba										
Galapagar – La Navata										
Torrelorones										
Las Matas										
Colmenar Viejo										
Tres Cantos										
Alcobendas S.S de los Reyes										
Valdelasfuentes										
Univ. P. Comillas										
Cantoblanco Univ.										
Fuencarral										
Pitis										
Paco de Lucía										
Fuente de la Mora										
Valdebebas										
Aeropuerto T4										
Chamartín										
N. Ministerios										
Sol										
Atocha										
Príncipe Pío										
Diagonal de pobreza de Madrid										
Méndez Álvaro										
Delicias										
Pirámides										
Villaverde Bajo										
S. Cristóbal de los Ángeles										
S. Cristóbal Industrial										
Villaverde Alto										
El Casar										
Las Margaritas										
Getafe Centro										
Pinto										
Valdemoro										
Getafe Sector 3										
Parla										

Tabla 2. Evaluación año a año de estaciones completamente accesibles en la red ferroviaria de Madrid, desde julio de 2009 a septiembre de 2020, dividida por la Diagonal de Madrid. Fuente: Elaborado por la autora (2021).

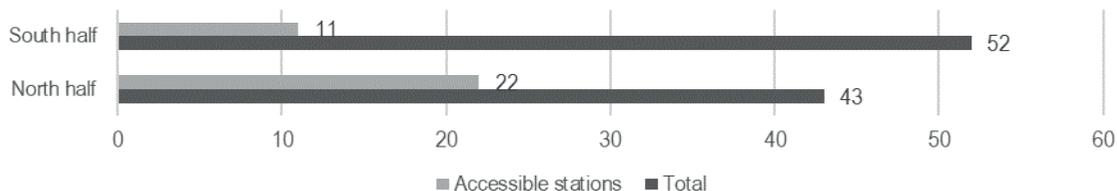


Figura 6. Ratio de estaciones accesibles a las que da servicio al menos una de las líneas accesibles, a ambos lados de la diagonal de Madrid. Fuente: Elaborado por la autora (2021).

Se pudo encontrar un escenario similar anteriormente, entre 2012-2013, cuando se vio otro incremento notorio en el número de estaciones accesibles, que también se solapa con la aprobación del RD 1/2013 para la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social (2013). Pero, en este caso, el impacto fue menor, elevándose de 21 a 33 en un año.

También es importante destacar que para el año 2020 todavía existían algunas líneas con pocas estaciones accesibles, como la línea C5, y otras que no contaban con trenes accesibles, como las líneas C2, C7, C8 y C10. Algunas estaciones clave tampoco disponían de servicios de accesibilidad, como Recoletos, Aranjuez o Ramón y Cajal, aunque todas registraban un alto uso por diferentes razones, como su ubicación en el centro de la ciudad, el turismo y la atención médica. Esto representa un problema, ya que los ciudadanos no pueden acceder a tales servicios públicos en tren debido a la baja inclusión en sus servicios.

Si se observa el número de estaciones no accesibles, algunas de ellas todavía se pueden categorizar como no accesibles a pesar de los Planes implementados por Madrid. En más de una década, el porcentaje de estaciones no accesibles solo bajó de un 46% a un 28%. Lo anterior contradice varias normativas nacionales que establecen la obligatoriedad de implementar medidas de accesibilidad en todo tipo de transporte público antes de las fechas límite especificadas.

Mediante el desarrollo de diferentes planes y normativas, la implementación de más acciones de accesibilidad se realizó en múltiples estaciones para cumplir con los requerimientos. Como se aprecia en la Tabla 2, los momentos de mayor aceleración han logrado crear una red ferroviaria más inclusiva, aunque esto se debiera a una imposición del gobierno.

Según se muestra en la Tabla 2, la mayoría de las estaciones que actualmente son accesibles se construyeron siguiendo esas normativas y han mantenido su estatus a lo largo de los años. Así, aunque algunas han aparecido y desaparecido de los mapas esquemáticos, como se vio en secciones anteriores, la

realidad es que la red ferroviaria en Madrid es consecuencia de la aprobación de dichas normativas.

No obstante, ha habido algunas variaciones en la categorización de algunas estaciones como accesibles o no accesibles. Se han dado 6 casos en el período estudiado que han variado su estatus de accesibilidad:

- Torreldones (2013, 2018-2020)
- Tres Cantos (2013, 2018-2020)
- Villaverde Bajo (2009-2018)
- San Cristóbal de los Ángeles (2009-2018)
- San Cristóbal Industrial (2012-2018)
- Las Margaritas (2009-2013, 2016-2020)

Como se sugirió en secciones anteriores, y atendiendo a las fechas, queda claro que la publicación de las diferentes normativas ha sido una influencia importantísima para categorizar las estaciones como accesibles. La aprobación constante de diferentes normativas locales, nacionales e internacionales, ha tenido un impacto evidente sobre los criterios bajo los cuales las estaciones se etiquetaron como accesibles. Es necesario destacar que muchas guías y manuales se publicaron durante el periodo de estudio y se recomendó su aplicación a muchos municipios a lo largo del país, lo que puede dar como resultado diferentes indicadores, cada vez que estos documentos fueron modificados o actualizados.

La misma tabla revela, igualmente, la desigualdad en cuanto a la accesibilidad entre el norte y el sur de la diagonal de Madrid (Figura 6).

Si bien antes existían medidas de accesibilidad en el sur de la Comunidad, en años posteriores las diferencias entre estos dos polos han aumentado, y el norte se ha desarrollado como el área con mayor número de infraestructuras accesibles (Figura 7). Este problema también es visible al comparar los mapas de la Figura 4, que muestran un mayor desarrollo de la red en el norte que en el sur, así como en el siguiente mapa donde se representa la diagonal sobre el mapa de Cercanías (Figura 7).

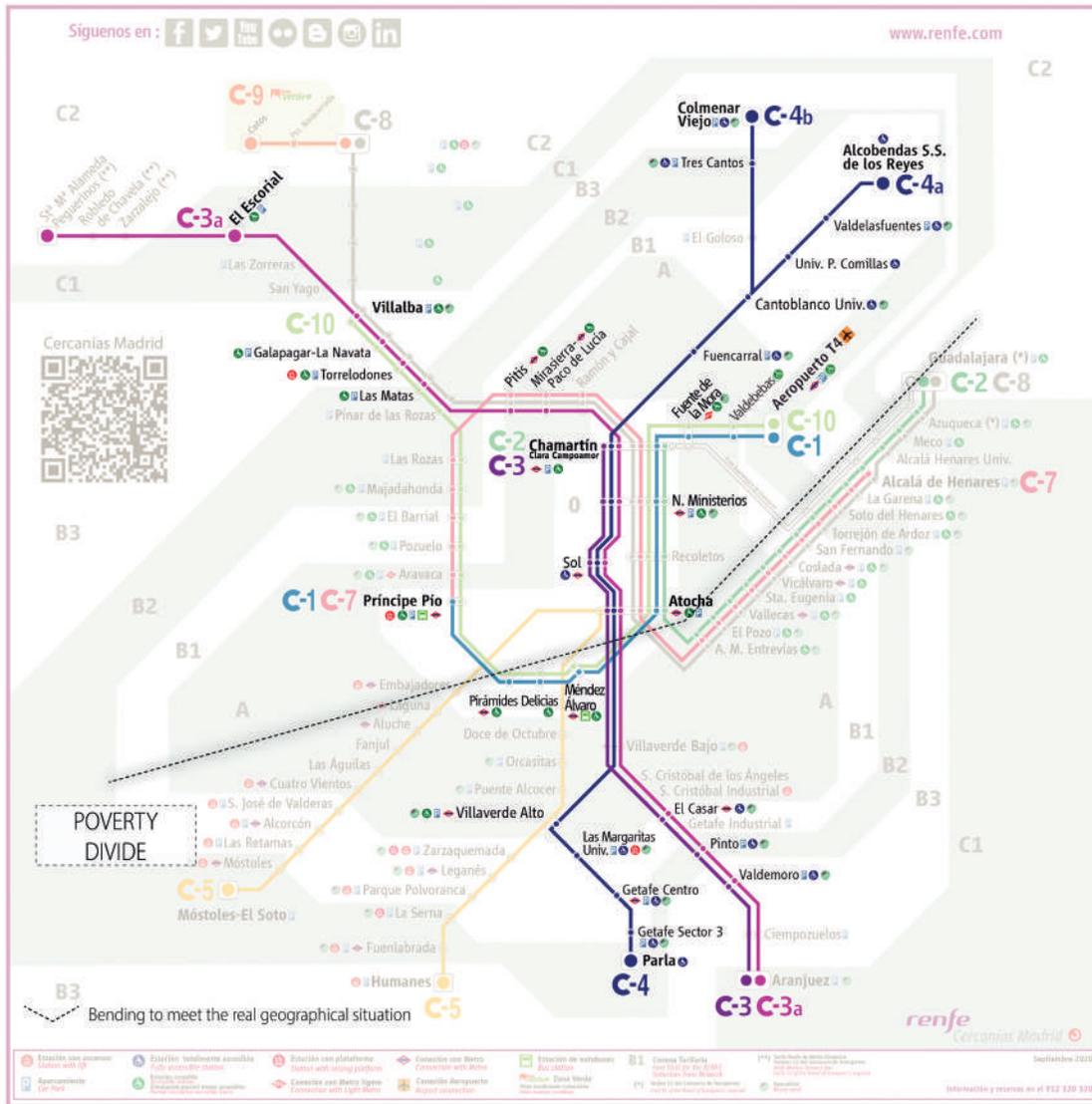


Figura 7. Diagonal de Madrid en el mapa del 2020, ajustada a la situación geográfica real. Fuente: Elaborado por la autora (2021) a partir de material facilitado por Cercanías Madrid (comunicación personal, 29 de enero de 2021) y la Diagonal de la Pobreza (Oficina del Sur y Este de Madrid y Ayuntamiento de Madrid, 2019).

Pese a que hubo un número similar de estaciones accesibles al comienzo, con el paso del tiempo el norte de la diagonal desarrolló más estaciones accesibles. En otras palabras, la red ferroviaria accesible resultante proporciona una mayor movilidad para las personas del norte que para las del sur de Madrid, acentuando las desigualdades entre estos dos polos. Tales circunstancias llevan, consecuentemente, a mayores tasas de discriminación, ya que la oportunidad de acceder a diferentes servicios es menor para quienes viven en el sur en comparación con quienes viven al norte de la diagonal (Figura 2).

VII. CONCLUSIÓN

Actualmente, la red ferroviaria accesible de Madrid es limitada y carece de conexión, ofreciendo una cobertura de servicios accesibles insuficiente para todos aquellos usuarios que necesitan usarla en Madrid. Esta situación crea desigualdades en términos de movilidad territorial, en particular, entre las áreas urbanas del norte y del sur de Madrid.

Como ha demostrado este estudio, a pesar de que la evolución ha sido positiva hasta noviembre de 2018, existen

problemas de consistencia que el análisis ha sacado a la luz, como el cambio en el estatus de accesibilidad entre los períodos analizados. Las fluctuaciones presentadas en períodos muy breves también se deben revisar para mantener un nivel estable de accesibilidad. En otras palabras, se podrían implementar objetivos adicionales relacionados con la accesibilidad, de forma que cualquier actualización de criterios no afecte la fisonomía de los mapas de Cercanías Madrid de la manera en que lo hacen en el presente.

Todo esto se debe considerar sin pasar por alto el hecho de que ya se han vencido varias fechas límites para que la red ferroviaria sea accesible. Sin embargo, la realidad es que solo cerca de la mitad de las estaciones garantiza un acceso pleno a sus servicios, y solo una de cada cuatro de ellas cuenta con trenes accesibles.

En general, esta investigación ha demostrado que, incluso ciudades muy pobladas, con planes de accesibilidad para su red ferroviaria, pueden presentar déficits en su gestión de la inclusión. Ello puede reducir la movilidad urbana de todas las personas, empeorando los efectos del *sprawl* para los colectivos vulnerables, que dependen del transporte público.

Las diferencias socioeconómicas entre las distintas zonas de la ciudad también crean desigualdades en el grado de movilidad inclusiva, ya que el nivel económico puede determinar la provisión de una infraestructura accesible adecuada.

La metodología utilizada para llegar a esta conclusión parece haber proporcionado resultados específicos para una de las múltiples ciudades que sufre las consecuencias de las tendencias de *sprawl* de las mismas. Además, el estudio constituye una fuente de información para personas de diferentes edades y capacidades gracias a los datos gráficos generados.

No obstante, ha quedado claro que las variaciones entre los diferentes períodos pueden ser el resultado de fechas límite establecidas, pero que resultaron tener un bajo impacto en el nivel real de accesibilidad de la red ferroviaria. Por ende, esta metodología se debe combinar con investigación adicional y, en ese marco, se deben seleccionar casos de estudio para determinar el nivel exacto de accesibilidad que tiene la red ferroviaria, a fin de elaborar un mapa más claro de cuán inclusiva es la infraestructura.

VIII. REFERENCIAS

Abella, B. (2015). Ausencia de seguridad en andenes de cercanías de Atocha y Nuevos Ministerios. *Cermi Semanal*. Recuperado de <http://semanal.cermi.es/noticia/aqui-discriminan-seguridad-atocha-nuevos-ministerios.aspx>

Adif, Renfe y Ministerio de Fomento (2009). *Guía de servicios ferroviarios para viajeros con discapacidad*. Accedido el 25 de mayo de 2022 <https://www.vialibre-ffe.com/PDF/guadiadiscapacidad.pdf>

Adif, Renfe y Ministerio de Fomento (2018). *Plan Integral de mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid* (Inversiones para el periodo 2018-2025). Accedido el 25 de mayo de 2022 https://www.esmadrid.com/sites/default/files/plan_integral_cercanias_madrid_2018_2025.pdf

Ajuriaguerra Escudero, M. A. y Ramírez Saiz, A. (2021). Estrategia de restauración ambiental en la cuenca sur del río Manzanares de Madrid. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(20), 46–65. DOI: <https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a03>

Americans with Disabilities Act [ADA]. (2002). *Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities*. Recuperado de <https://www.access-board.gov/adaag-1991-2002.html>

Ayuntamiento de Madrid (2013). *Renta per cápita 2013*. Recuperado de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-urbanismo-y-obras/Urbanismo/Visor-Urbanistico/?vgnextfmt=default&vgnextoid=29d62fc5b1a8a710VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=2af331d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Barnes, C. (2011). Understanding disability and the importance of design for all. *Journal of Accessibility and Design for All*, 1(1), 55–80. DOI: <https://doi.org/10.17411/jacces.v1i1.81>

Biglieri, S. (2018). Implementing Dementia-Friendly Land Use Planning: An Evaluation of Current Literature and Financial Implications for Greenfield Development in Suburban Canada. *Planning Practice & Research*, 33(3), 264–290. DOI: <https://doi.org/10.1080/02697459.2017.1379336>

Bullard, R. D., Johnson, G. S. y Torres, A. O. (2000). The Costs and Consequences of Suburban Sprawl: The Case of Metro Atlanta. *Georgia State University Law Review*, 17, 935.

Carrillo Jiménez, A. (1998). Las Cercanías y su papel en la historia del ferrocarril. Una metamorfosis del tren. *Congreso de Historia Ferroviaria '150 años de ferrocarril en España'*. Recuperado de <http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Alicante1998/pdf/41.pdf>

CERMI (2020). *Derechos humanos y Discapacidad. Informe España 2019*. Recuperado de <https://www.cermi.es/sites/default/files/docs/novedades/Informe%20Espa%C3%B1a%202019.pdf>

CERMI Madrid (2020). *Las estaciones de Cercanías Madrid, lejos de la accesibilidad universal*. Recuperado de <http://www.cermimadrid.org/actualidad/las-estaciones-de-cercanias-madrid-lejos-de-la-accesibilidad-universal>

Clarkson, P. J., Coleman, R., Keates, S. y Lebbon, C. (2013). *Inclusive Design: Design for the Whole Population*. Springer Science & Business Media.

Comunidad de Madrid (2011). *Informe demográfico de la población extranjera en la Comunidad de Madrid*. Recuperado de <http://www.madrid.org/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadernam e1=Content-Disposition&blobheadervalue1=filename%3DInforme+Poblaci%C3%B3n+ENERO+2011.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1310684283590&ssbinary=true>

Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, Pub. L. No. Real Decreto 1544/2007, BOE-A-2007-20785 49948 (2007). Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785>

Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Ministerio de Fomento. (2019). *CTE- DB- SUA.pdf*. Código Técnico de la Edificación. Recuperado de <https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DBSUA.pdf>

De Terán, F. (1993). *Madrid* (Colecciones MAPFRE 1492). MAPFRE. Recuperado de http://oa.upm.es/11108/4/Madrid_2_4.pdf

- Ferreira, A. F., Leite, A. D., Pereira, L. de F., Neves, J. M. de J., Oliveira Pinheiro, M. G. y Chang, S. K. J. (2021). Wheelchair accessibility of urban rail systems: Some preliminary findings of a global overview. *IATSS Research*, 45(3), 326-335. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.01.003>
- Galarza, A. A. y Díaz, J. P. (2010). Familia, envejecimiento y discapacidad en España. *Papers. Revista de Sociologia*, 95(3), 673-700. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/papers/v95n3.47>
- Geschke, A., James, S., Bennett, A. F. y Nimmo, D. G. (2018). Compact cities or sprawling suburbs? Optimising the distribution of people in cities to maximise species diversity. *Journal of Applied Ecology*, 55(5), 2320-2331. DOI: <https://doi.org/10.1111/1365-2664.13183>
- Gilli, F. (2009). Sprawl or Reagglomeration? The Dynamics of Employment Deconcentration and Industrial Transformation in Greater Paris. *Urban Studies*, 46(7), 1385-1420. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098009104571>
- Gleeson, B. (2001). Disability and the Open City. *Urban Studies*, 38(2), 251-265. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980123531>
- Gutiérrez, M. A., Estany, M. G., Lozano, I. A. y Verdenelli, L. M. M. (2001). Medición del envejecimiento y discapacidad de la población en España a partir de la esperanza de vida residual. *Anales del Instituto de Actuarios Españoles*, 7, 107-135.
- Hernández Galán, J. (2013). *Observatorio de la accesibilidad universal en el transporte interurbano en España 2012*. Fundación ONCE. Recuperado de <http://riberdis.cedd.net/handle/11181/4192>
- Jiménez, A. A. (2015). Evolución de la población menor de 18 años en los últimos años. *Indice: Revista de Estadística y Sociedad*, 63(abril), 13-15.
- Juncá Ubierna, J. A. (2013). *Accesibilidad Universal de los modos de transporte en España*. Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad, 78. Recuperado de <https://www.ssiis.net/docs/ficheros/libro-transportes-ONLINE.pdf>
- Katzman, E. R., Kinsella, E. A. y Polzer, J. (2020). 'Everything is down to the minute': Clock time, trip time and the relational work of self-managing attendant services. *Disability & Society*, 35(4), 517-541. DOI: <https://doi.org/10.1080/09687599.2019.1649126>
- Lamiquiz, P. J., Pozueta, J., Benito, M. y González, J. (2017). Desarrollos urbanos y transporte público ferroviario: El caso en la región metropolitana de Madrid: TODs, TADs y TJDs. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 59, 0058-0076.
- Leal, J. (2004). Segregation and social change in Madrid metropolitan region. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 113(113), 81. DOI: <https://doi.org/10.12681/grsr.9219>
- Leal, J. y Sorando, D. (2015). Economic crisis, social change and segregation processes in Madrid. En *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities* (pp.214-237). Routledge.
- Lerma Rueda, A. (2002). Las cercanías ferroviarias de Madrid en perspectiva histórica (1955-1994). En Matilla, M. J., Polo, F. y Benegas, M., *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso* (pp. 201-241). Fundación de Ferrocarriles Españoles. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2034335>
- Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, Pub. L. No. Real Decreto Legislativo 1/2013, BOE-A-2013-12632 95635 (2013). Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-12632>
- Mckercher, B. y Darcy, S. (2018). Re-conceptualizing barriers to travel by people with disabilities. *Tourism Management Perspectives*, 26, 59-66. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2018.01.003>
- Ministerio de Fomento (2019). *Seguridad de utilización y accesibilidad* (Código Técnico de la Edificación). Recuperado de <https://www.codigotecnico.org/DocumentosCTE/SeguridadUtilizacionAccesibilidad.html>
- Montarzino, A., Robertson, B., Aspinall, P., Ambrecht, A., Findlay, C., Hine, J. y Dhillon, B. (2007). The Impact of Mobility and Public Transport on the Independence of Visually Impaired People. *Visual Impairment Research*, 9(2-3), 67-82. DOI: <https://doi.org/10.1080/13882350701673266>
- Oficina de Atención a la Discapacidad (OADIS) y Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social. (2018). *Informe Anual 2018*. Oficina de Atención a la Discapacidad. Recuperado de <https://oadis.vpsocial.gob.es/informesOPE/Ano2018/Pdf/InfAnual2018.pdf>
- Oficina del Sur y Este de Madrid y Ayuntamiento de Madrid. (2019). *Documento Estratégico*. Recuperado de <https://aavvmadrid.org/documentos/671/asamblea-por-los-barrios-del-sur-y-este/77565/documento-estrategico-de-la-oficina-del-sur-y-este.pdf>
- Palacios-Ceña, D., Jiménez-García, R., Hernández-Barrera, V., Alonso-Blanco, C., Carrasco-Garrido, P. y Fernández de las Peñas, C. (2012). Has the Prevalence of Disability Increased Over the Past Decade (2000-2007) in Elderly People? A Spanish Population-based Survey. *Journal of the American Medical Directors Association*, 13(2), 136-142. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jamda.2010.05.007>
- Peña, E., Galilea, P. y Raveau, S. (2018). How much do we value improvements on the accessibility to public transport for people with reduced mobility or disability? *Research in Transportation Economics*, 69, 445-452. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.08.009>
- Pérez Díaz, J. (2010). El envejecimiento de la población española. *Apuntes de Demografía*, 410, 34-42.
- Rebstock, M. (2017). *Economic benefits of improved accessibility to transport systems and the role of transport in fostering tourism for all* (Working Paper No. 2017-04). International Transport Forum Discussion Paper. Recuperado de <https://www.econstor.eu/handle/10419/173927>
- Redacción prnoticias (2017). El CERMI reclama a Renfe dotar de plena accesibilidad a la estación de Atocha Cercanías. *prnoticias*. Recuperado de <https://historico.prnoticias.com/periodismo/periodismo-social/2016/5775-accesibilidad-atocha-cercanias>
- Ruiz Chasco, S. (2018). *Madrid, de norte a sur: Análisis sociológico de las desigualdades sociales y la inseguridad ciudadana en los barrios de Lavapiés y Salamanca*. Universidad Complutense de Madrid. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/id/eprint/49572/>
- Schmidt, S. (2011). Sprawl Without Growth in Eastern Germany. *Urban Geography*, 32(1), 105-128. DOI: <https://doi.org/10.2747/0272-3638.32.1.105>
- Servimedia (2021). Oadis informa al Cerme de que la "prioridad" de Adif y Renfe es mejorar la accesibilidad en estaciones de Cercanías de Sevilla con mayor número de viajeros. *Servimedia*. Recuperado de <https://www.servimedia.es/noticias/1874364>
- Sturm, R. y Cohen, D. A. (2004). Suburban sprawl and physical and mental health. *Public Health*, 118(7), 488-496. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2004.02.007>
- Tian, L., Guo, X. y Yin, W. (2017). From urban sprawl to land consolidation in suburban Shanghai under the backdrop of increasing versus decreasing balance policy: A perspective of property rights transfer. *Urban Studies*, 54(4), 878-896. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098015615098>
- Tikoudis, I., Oueslati, W., Dimitropoulos, A. y Engelfriet, L. (2018). *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264189881-en>

Van Holstein, E., Wiesel, I. y Legacy, C. (2020). Mobility justice and accessible public transport networks for people with intellectual disability. *Applied Mobilities*, 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1827557>

Venter, C., Savill, T., Rickert, T., Bogopane, H., Venkatesh, A., Camba, J., Mulikita, N., Khaula, C., Stone, J. y Maunder, D. (2002). *Enhanced Accessibility for People with Disabilities Living in Urban Areas*. Recuperado de <https://ecommons.cornell.edu/handle/1813/76514>

Wang, Y., Monzon, A. y Ciommo, F. D. (2015). Assessing the accessibility impact of transport policy by a land-use and transport interaction model – The case of Madrid. *Computers, Environment and Urban Systems*, 49, 126–135. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2014.03.005>

ANÁLISIS DE ESTRUCTURAS URBANAS EN UN COMPANY TOWN¹

INICIO, DESARROLLO Y DECLIVE DEL CASO “CAMPAMENTO NUEVO”, CHUQUICAMATA

ANALYSIS OF URBAN STRUCTURES IN A COMPANY TOWN. BEGINNING, DEVELOPMENT,
AND DECLINE OF THE “NEW CAMP” CASE, CHUQUICAMATA

FABIOLA OLIVARES CONTRERAS 2
JOSÉ PRADA-TRIGO 3
LEONEL RAMOS SANTIBAÑEZ 4

1 La investigación se enmarca en la Tesis “Análisis de estructuras urbanas en un *company town*. Inicio, desarrollo y declive del caso “campamento nuevo”, Chuquicamata” de Fabiola Olivares Contreras. para optar al grado de Magíster en Geografía de la Universidad de Chile.

2 Arquitecta
Universidad de Concepción, Concepción, Chile
Profesional Independiente
<https://orcid.org/0000-0002-7079-6409>
fabolivares2017@udec.cl

3 Doctor en Geografía Humana
Universidad de Concepción, Concepción, Chile.
Profesor Asociado en el Departamento de Geografía
<https://orcid.org/0000-0002-4071-1195>
jprada@udec.cl

4 Doctorando en Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Concepción, Concepción, Chile
Director del Departamento de Urbanismo. Profesor Asociado al Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Geografía.
<https://orcid.org/0000-0001-6236-1301>
lramos@udec.cl

DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607.2022.25.45.08>



La presente investigación aborda el análisis de los distintos periodos históricos del Campamento Nuevo Chuquicamata, de la Región de Antofagasta, profundizando en la evolución de su estructura urbana, es decir, en el inicio, desarrollo y declive del campamento cuprífero. Su objetivo es examinar las mutaciones del espacio urbano construido, caracterizando las interacciones y lugares de encuentro de las personas residentes en el Company Town. Para ello, se realiza un barrido bibliográfico y se desarrolla un levantamiento de material planimétrico correspondiente a las distintas etapas históricas. Entre las principales conclusiones, se ilustra el proceso de declive, comparando las mutaciones del espacio urbano en las distintas etapas históricas del campamento cuprífero y enfocándose en el fenómeno de priorización de un sistema de producción y de crecimiento económico a costa del bienestar residencial y de las condiciones de habitabilidad.

Palabras clave: estructura urbana, asentamientos industriales, obsolescencia, patrimonio industrial.

This research addresses the analysis of the different historical periods of Chuquicamata's "New Camp", in the Region of Antofagasta, looking closely at the evolution of its urban structure from the inception, development, and decline of the copper camp. Its purpose is to analyze the mutations of the built urban space, characterizing the interactions and meeting places of the Company Town residents, with the characterization of the different historical periods of Chuquicamata. For this, a literature review is carried out, and urban planimetric material is developed and collected from the different historical stages. Among the main conclusions, the process of decline is illustrated by comparing the mutations of the urban space in the different historical stages of the copper camp, analyzing the prioritization phenomenon of a production system, and the economic growth at the expense of residential well-being and living conditions.

Keywords: urban structure, company town, obsolescence, industrial heritage

I. INTRODUCCIÓN

En el siglo XX, Chile creció industrialmente a partir de la llegada de empresas extranjeras, principalmente inversores, como los hermanos Guggenheim, orientadas a la explotación de materias primas, dada la riqueza del territorio en ese sentido (Méndez, Prieto y Galaz-Mandakovic, 2020). A través de varios asentamientos a nivel nacional, estos poblados quedaron como testimonios de poblados mineros de las industrias del carbón, salitre y, actualmente, cobre. Estos espacios estuvieron dotados de equipamientos destinados a satisfacer las necesidades de los trabajadores, llegando a conformar poblados autónomos (Cerdeña y Puentes, 2019). Constituyeron asentamientos *ex novo* en territorios mineros para atender funciones productivas, residenciales y de equipamiento bajo el control de la industria, con el propósito de alcanzar una producción eficiente (Garcés, 2003).

Estos poblados se conocen como *Company Towns*, los cuales fueron centros construidos por empresas en espacios cercanos a los lugares de producción (Gutiérrez-Viñuales, 2008). Las compañías actuaron no sólo como empresarios, sino también como propietarios, asegurando la armonía social y proveyendo servicios y bienes de consumo (Cisternas, 2015). En la actualidad, el contexto de los *Company Towns* es distinto, puesto que sus funciones iniciales han mutado y en Chile varias de estas instalaciones han sido despobladas. El hecho de que los habitantes de estos asentamientos migren ocasiona un descuido inevitable en las instalaciones (Layuno, 2012), las cuales quedan como vestigios vivos de una cultura, de una población y de un funcionamiento urbano. Tales vestigios patrimoniales contribuyen a un legado o herencia, que opera como un testimonio de la existencia de nuestros antepasados (Consejo de Monumentos Nacionales de Chile [CMN], 2000). Por esto, resulta de gran interés plantear el análisis de las mutaciones del espacio urbano construido, a partir del caso de Chuquicamata, caracterizando las interacciones y lugares de encuentro de las personas residentes en este *Company Town*. Con ese fin, se lleva a cabo un análisis histórico del Campamento, comparando las distintas etapas del mismo y sus manifestaciones (aumento demográfico, expansión urbana, instalación de edificios públicos). Ello se acompaña de un levantamiento planimétrico de grano urbano, trama urbana y estratificación social, que se complementa con la información obtenida como fruto de la realización de tres *focus group* a ex habitantes del Campamento.

II. MARCO TEÓRICO

Los company towns y su valor patrimonial

En el siglo XX, con la expansión de las empresas multinacionales y las inversiones extranjeras, llegaron a Chile algunas compañías mineras, principalmente anglosajonas. Un resultado de este fenómeno fue la creación de los llamados “campamentos⁵”, los cuales sirvieron para expandir las economías nacionales hacia espacios poco poblados y ampliar las fronteras del capitalismo industrial, en la medida en que tierras, recursos y personas quedaban bajo el control de dichas empresas (Dinius y Vergara, 2011). Estos espacios presentaron unas dinámicas particulares desde su fundación, ligada a la presencia de un recurso o mineral, hasta su abandono, transitando en algunos casos por etapas de crecimiento u obsolescencia (Fernández, 1982; García Blanco y Gutiérrez, 1988; Beatty y Fothergill, 1996; Prada-Trigo, 2011), lo que se entiende como la inviabilidad de habitar óptimamente en un espacio construido (Layuno, 2012).

Estos asentamientos tienen una configuración tradicional: un centro con equipamientos o servicios alrededor de este. De esta manera, mantenían su jerarquía, trazando en los alrededores las viviendas de los obreros y familiares, lo que favorecía la disminución de tiempo de transporte entre la vivienda y la industria (Garcés, O'Brien y Cooper, 2010). Los *Company Towns* se reflejan urbanísticamente como una manufactura social orientada a una sola actividad productiva, con lo cual se generaba un grupo social limitado a cualquier otra diversificación urbana. Se trata de un fenómeno que se manifiesta en diferentes países pero que se relaciona también con el territorio donde se ubica, lo que constituye un gran interés para su estudio desde la Arquitectura y el Urbanismo (Garcés, 2005).

Así, se ha entendido a estos espacios como ciudades fraccionadas, cuyo doble componente productivo y de habitabilidad se proyectaba, además, en la diferenciación social que se originaba al interior de los campamentos (Garcés, 2003; Silva, 2013). Frecuentemente, el tejido productivo es el que articulaba, soportaba y modificaba la estructura urbana, siendo el componente fundamental de la vida en estos espacios (Sánchez-Montañez y Castilla, 2020). Como consecuencia de lo anterior, aparecían paisajes muy vinculados a las etapas del propio espacio productivo, así como al devenir político y económico del territorio que, en ocasiones, marcaban hitos o etapas fundamentales en su evolución (Sánchez-Moral, Méndez y Prada-Trigo, 2015; Cano, 2012). Por esto, la vida y dinámica de estos espacios se articulaba en torno al sector productivo de referencia, ligando su suerte a la evolución de este.

⁵ Centros residenciales construidos por empresas en espacios cercanos a los lugares de extracción y producción industrial (Cisterna, 2015), los cuales aluden a un asentamiento efímero, que podía ir mutando según el contexto lo fuera requiriendo (Vilches, 2018, p. 12)

Los vestigios patrimoniales de estos campamentos contribuyen a una herencia que opera como un testimonio de la existencia de nuestros antepasados, de sus prácticas y formas de vida (CMN, 2000). Dentro de esta categoría se encuentra el patrimonio industrial, que posee un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico y científico, vinculado a edificaciones, maquinarias, minas y sitios para procesar y refinar las materias primas. En estos sitios se desarrollaban las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso y la educación (ICOMOS, 2003). Para comprender este tejido, se debe primero visualizar más allá de los vestigios físicos, comprendiendo su entorno contextual según la época en la que esta se desarrolló. Este enfoque busca evitar la invisibilización y desaparición de sus significados, apegos y contenidos originales, asociados a la condición de una ruina, cuyo tratamiento conduce, habitualmente, a la demolición, transformación total o una reconstrucción difícil de articular (Layuno, 2012). El valor de estas construcciones trasciende, en efecto, el carácter de meros contendores, puesto que constituyen la expresión del trabajo y del lugar en una época determinada (Sánchez-Montañés y Castilla, 2020).

III. ESTUDIO DE CASO

Chuquicamata en el contexto del cobre chileno

Chuquicamata es un *Company Town* a 16 kilómetros de Calama, en la región de Antofagasta, al norte de Chile. Este asentamiento nace por el interés de explotar la materia cuprífera, función que se mantiene hasta la actualidad. A inicios del siglo XX, la *Chile Exploration Company* inicia la confección del asentamiento, atrayendo nueva población a un sector geográfico poco accesible. El asentamiento se plantea con tres macrozonas cercanas entre sí: el Campamento Nuevo, donde habitarían obreros chilenos, el Campamento Americano, donde habitarían extranjeros, mayormente norteamericanos, y el sector productivo (Garcés, 2003). A partir de 1917, comienza la construcción de los edificios de carácter público y residencial, aunque cada campamento tendrá sus propios servicios, lo que denota un claro límite en cuanto a la estratificación social.

Este asentamiento presenta un carácter fortuito, que muta y cambia según el contexto lo requiera (Vilches, 2018, p. 12). En el Campamento Nuevo, desde un principio, las condiciones habitacionales y los espacios públicos no fueron las más idóneas. A pesar de ello, la vida comunitaria era recurrente, los espacios que quedaban entre viviendas eran utilizados como patios y entre vecinos existía una comunicación permanente. En 1923, el asentamiento pasa a ser parte de la empresa *Anaconda Copper* (Gutiérrez-Viñuales, 2008) y la materia cuprífera comienza a posicionarse dentro del mercado internacional, lo cual da inicio a una conexión de la minería del cobre con la economía chilena, donde adquiere mayor importancia el modelo de trabajadores asalariados y sindicalizados (Lavandero, Frei y Núñez, s.f.). El

rol del obrero comienza a mutar dentro del asentamiento, dando pie a las negociaciones y las exigencias de mejora de las condiciones de vida dentro del campamento. En consecuencia, la estructura pública avanzará paulatinamente (Garrido, 2018; Zapata, 1975).

En 1966 se produce la chilenización del cobre y su posterior nacionalización, en 1971, desarrollándose entonces la gestión del campamento estatal. En 1973, tras el golpe de Estado, Chile pasa de poseer el 100% del control cuprífero nacional, a solo el 30%, provocando que el 70% de la producción vuelva a propiedad privada (Caputo y Galarce, 2008). Tres años más tarde, se crea la Corporación Nacional del Cobre (Codelco), que toma dominio de Chuquicamata; situación que perdura hasta hoy. En 1984, se pone fin al Campamento Americano por el avance de desechos sobre este, quedando solo el Campamento Nuevo en funcionamiento. En 1992, se declara a Chuquicamata zona saturada de material particulado respirable y el crecimiento de la mina obliga a extender los botaderos de desechos industriales hacia la zona urbana, lo que ocasiona la necesidad de dismantelar el campamento (Astorga, 2011). Frente a esto, Codelco, en 1996, gestiona el "Proyecto Traslado", que consiste en la migración de toda la población a la ciudad de Calama, la cual se completa en 2007. Desde entonces, la ciudad permaneció funcionando solo desde el punto de vista industrial, dejando literalmente enterrada una porción importante del poblado (Mayorga, 2004).

IV. METODOLOGÍA

Este trabajo comprende un análisis histórico que se propone valorar las distintas etapas del *Company Town* y lograr un entendimiento más integral del fenómeno de obsolescencia. En ese marco, se optó por un diseño metodológico de tipo cualitativo que se inicia con un análisis histórico, el que se lleva a cabo mediante un levantamiento general de información proveniente de fuentes secundarias, a fin de comparar las distintas etapas del *Company Town*. En este, se cartografía el crecimiento del campamento y la instalación de espacios productivos y de servicios. Se realiza, luego, una comparación de planos de grano urbano, trama urbana y estratificación social en relación a lo que indica Solá-Morales (1997) respecto a que, para comprender el desarrollo, ocupación y crecimiento de un sistema urbano, se deben identificar tres operaciones materiales y físicas: parcelamiento, urbanización y edificación.

En paralelo a este uso de fuentes secundarias, se ha mantenido una comunicación con foros de ex pobladores para recolectar datos primarios en relación al crecimiento y declive del campamento de Chuquicamata. Aquello permitió desenterrar una información más subjetiva, que no se encontraba en documentos oficiales y que hacía referencia a la identificación, el sentido de pertenencia y el apego de las personas a un lugar (Lyon, 2014). Así, junto con una participación en grupos

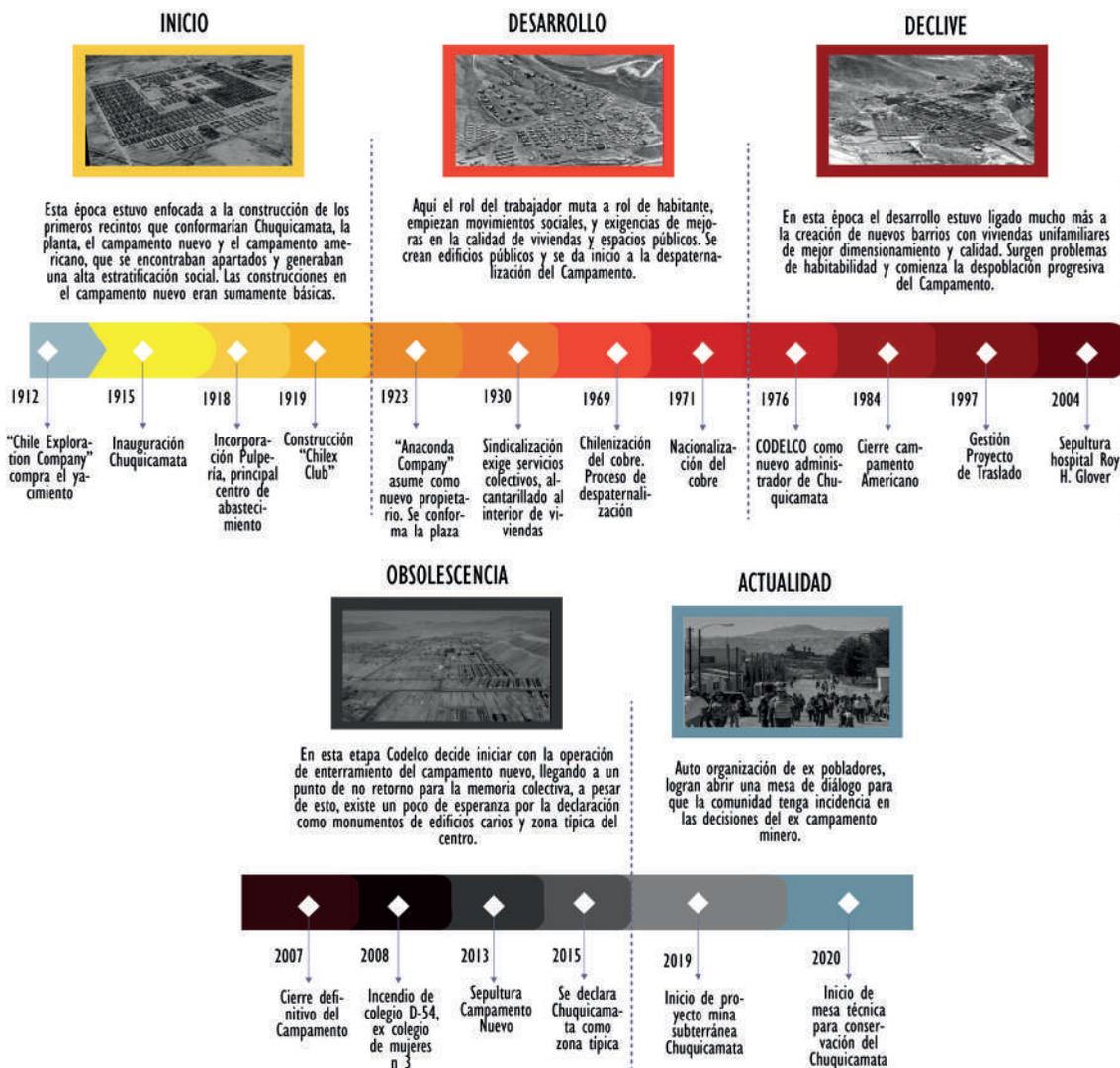


Figura 1. Línea Histórica campamento Chuquicamata. Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras.

de discusión de ex pobladores, se realizaron tres *focus group* con antiguos habitantes del Campamento de Chuquicamata durante el mes de marzo de 2021, en los que se contó con un total de 12 participantes. Cada uno de estos grupos se vinculó con un perfil diferente de antiguo habitante del Campamento: trabajador, niño/joven en el momento del cierre, y mujeres que vivieron en el campamento. Esto permitió recabar información complementaria a la referida a la propia evolución física de Chuquicamata, que contribuyó a enriquecer el análisis de la evolución del Campamento. Por tratarse de información accesoria al objetivo de este artículo, y por limitaciones de espacio, esta se presenta de manera integrada al texto, sin destacar citas individualizadas u opiniones concretas provenientes de las entrevistas realizadas en los *focus group*.

V. RESULTADOS

La historia de Chuquicamata se puede dividir en tres etapas de desarrollo urbano y otras dos etapas posteriores al traslado. La lógica que explica estos cortes temporales se basa en la administración que estaba a cargo del *Company Town* (Figura 1) en determinados periodos. La primera etapa, "El inicio" (1912-1922), tuvo una duración de 10 años y coincide con la adquisición del territorio por parte de "Chile Exploration Company". La segunda, "El desarrollo", (1923-1975), tuvo una duración de 52 años y corresponde a la compra del territorio por "Anaconda Company" y su posterior nacionalización. La tercera, "El declive" (1976-2004), se extendió por 31 años y surge con la creación de Codelco tras el

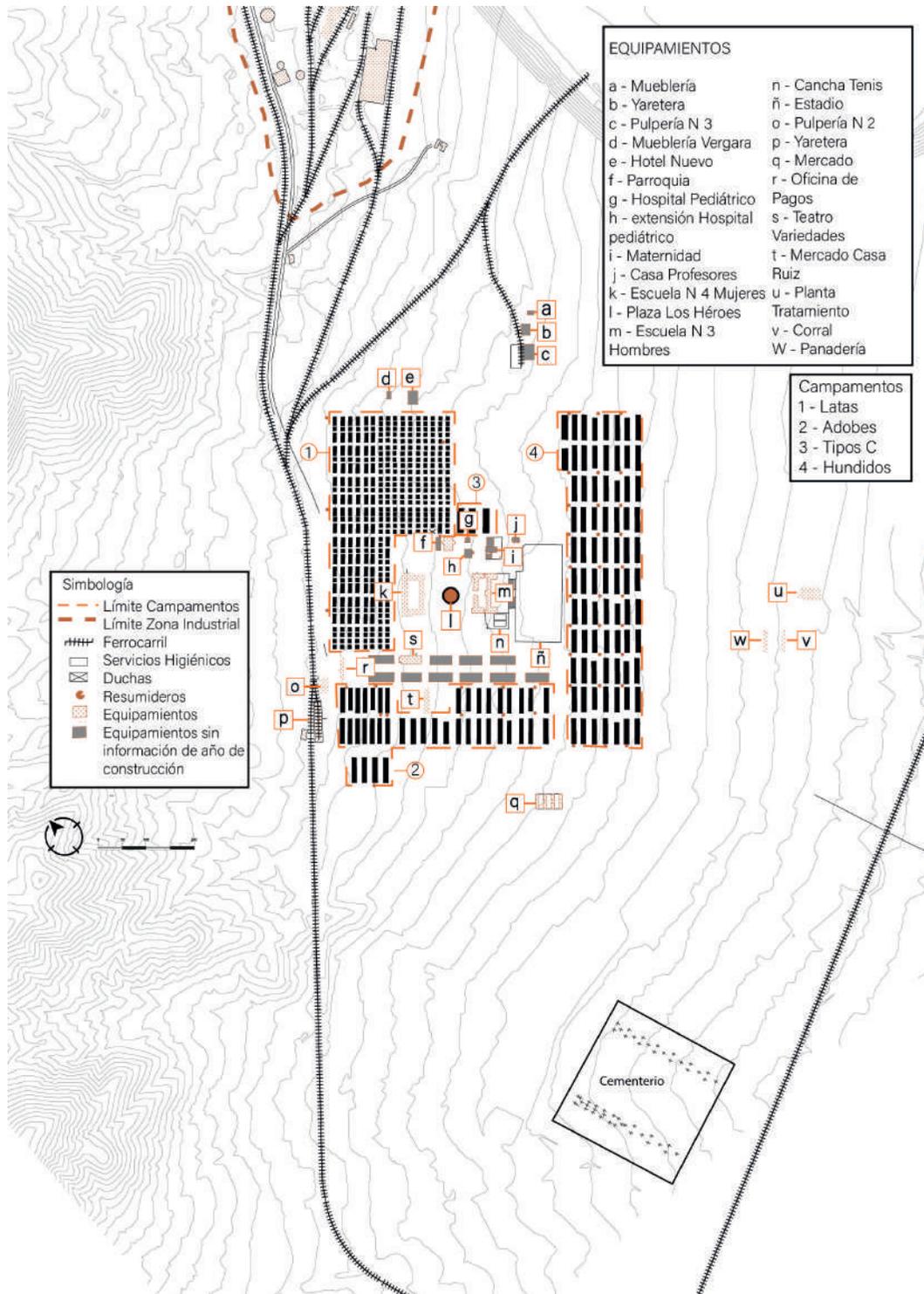


Figura 2. Plano Inicios del campamento nuevo de Chuquicamata (1922). Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano Fundacional (Vilches, 1946).

golpe militar. La etapa de “La Obsolescencia” (2005-2015), los siguientes 10 años, estuvo marcada por la sepultura parcial del campamento. En la actualidad (2016-2021), se estaría desarrollando la última etapa, donde se ejecutan mesas técnicas para tomar una decisión respecto al campamento. Cada etapa tuvo un enfoque de construcción y estructuración distinto, respondiendo a contextos distintos, pero bajo una misma lógica productiva.

Etapa uno. Inicio: Trazado del Campamento

En sus comienzos, Chuquicamata se compone básicamente por dos macro agrupaciones de viviendas, conectadas mediante una línea férrea, que transportaba a la zona industrial el Campamento Americano y el Campamento Nuevo. El primero alberga a ejecutivos de los Estados Unidos (Mayorga, 2004) con cargos jerárquicos de supervisión y jefatura. Mientras que el segundo lo habitaban obreros con menor ingreso, con su propio orden y estratificación socio espacial.

En el Campamento Nuevo las edificaciones se ordenaban alrededor de un vacío central (espacio plaza). En torno a él, se ubican los equipamientos de uso comunitario. Entre estos se encuentra la parroquia (Figura 2, letra f), el Teatro Variedades (Figura 2, letra s), la escuela de mujeres número cuatro, (Figura, letra k) y la pulpería número tres (Figura 2, letra c). La compañía instaló una serie de servicios básicos para satisfacer las necesidades de los trabajadores y sus familias. Estas políticas respondieron a un axioma económico: la inversión en la calidad de vida de los trabajadores resultaba en un aumento de la productividad e intensificación en las relaciones laborales, creando comunidades “armoniosas” (Cisternas, 2015).

Etapa uno. Inicio: Estructura urbana

La urbanización estuvo condicionada por el pensamiento efímero propio de la noción de campamento, con construcciones desmontables según fuera necesario. Asimismo, el parcelamiento fue visto de manera macro, construyéndose mayormente viviendas de bajas dimensiones, con equipamientos básicos e instalaciones comunes como baños y lavaderos (Astorga, 2011), lo que provocó hacinamiento, y estableciéndose un centro jerárquico, que a la postre sería inamovible, donde se instalaron los equipamientos. La edificación correspondió fundamentalmente a construcciones ortogonales de bajo dimensionamiento, por su carácter desmontable y hermetismo, lo que refleja una negación del entorno (Sánchez-Montañés y Castilla, 2020). En esta época las actividades comunitarias eran escasas, puesto que la población estaba inserta en un nuevo territorio

con la única función de laborar para la empresa y el uso de las instalaciones estaba destinado principalmente a las familias y no al trabajador.

La estructura urbana estaba dada por un ordenamiento ortogonal monocéntrico, que ubicaba en el centro a la Plaza Los Héroes. Las únicas calles establecidas eran aquellas que bordean el campamento, mientras las interiores eran de tierra y se entendían más como espacio residual entre instalaciones. Existía una dificultad para establecerlas, puesto que el campamento estaba sujeto a cambios. En esta fase se emplazaron cuatro barrios: el primero se denominó “Las latas”, cuyas viviendas, construidas en 1916, poseían dimensiones reducidas, sin patios ni servicio higiénicos. El barrio “Los adobes” (1917) presentaba tipología de pabellón, con acceso por delante y por detrás, y conformaba dos pasajes uno vecinal y uno de servicios. Las llamadas “Tipo C” (1920) correspondían igualmente a viviendas tipo pabellón, pero destinadas a capataces, por lo que disponían de mejor dimensionamiento, electricidad y servicios higiénicos. Y, por último, el sector “Los hundidos”, construido en 1921, poseía viviendas con pequeños patios que también conformaban un pasaje de acceso y otro de servicios. Estas se hallaban destinadas a obreros con familias numerosas. Aquí las calles no establecidas conformaban un rol importante dentro del habitar, pues se daban las actividades colectivas y de vida vecinal en ellas (Vilches, 2018, p. 34).

Etapa uno. Inicio: Estratificación social

A pesar de que el Campamento Nuevo era para empleados y obreros, existía también una estratificación, puesto que progresar en la empresa suponía obtener mejores viviendas. Los empleados tenían una escala más elevada que los obreros, de modo que tenían incidencia en la forma de designar viviendas a los trabajadores. En esta etapa, las viviendas “Tipo C” eran las que habitaban los empleados. Además de lo mencionado más arriba, estas contaban con patio y quedaban al mismo nivel del centro establecido, así es que poseían conectividad directa entre el centro de servicios, vivienda y ferrocarril para su desplazamiento cotidiano.

Etapa dos. Desarrollo: Consolidación del Campamento

En esta etapa existió un incremento del cobre en el mercado internacional, lo que provocó mayor necesidad de mano de obra y un incremento poblacional. Con este avance se produjeron nuevos desafíos urbanos para el asentamiento, como la necesidad de construir más viviendas provocando la consolidación. Comienza

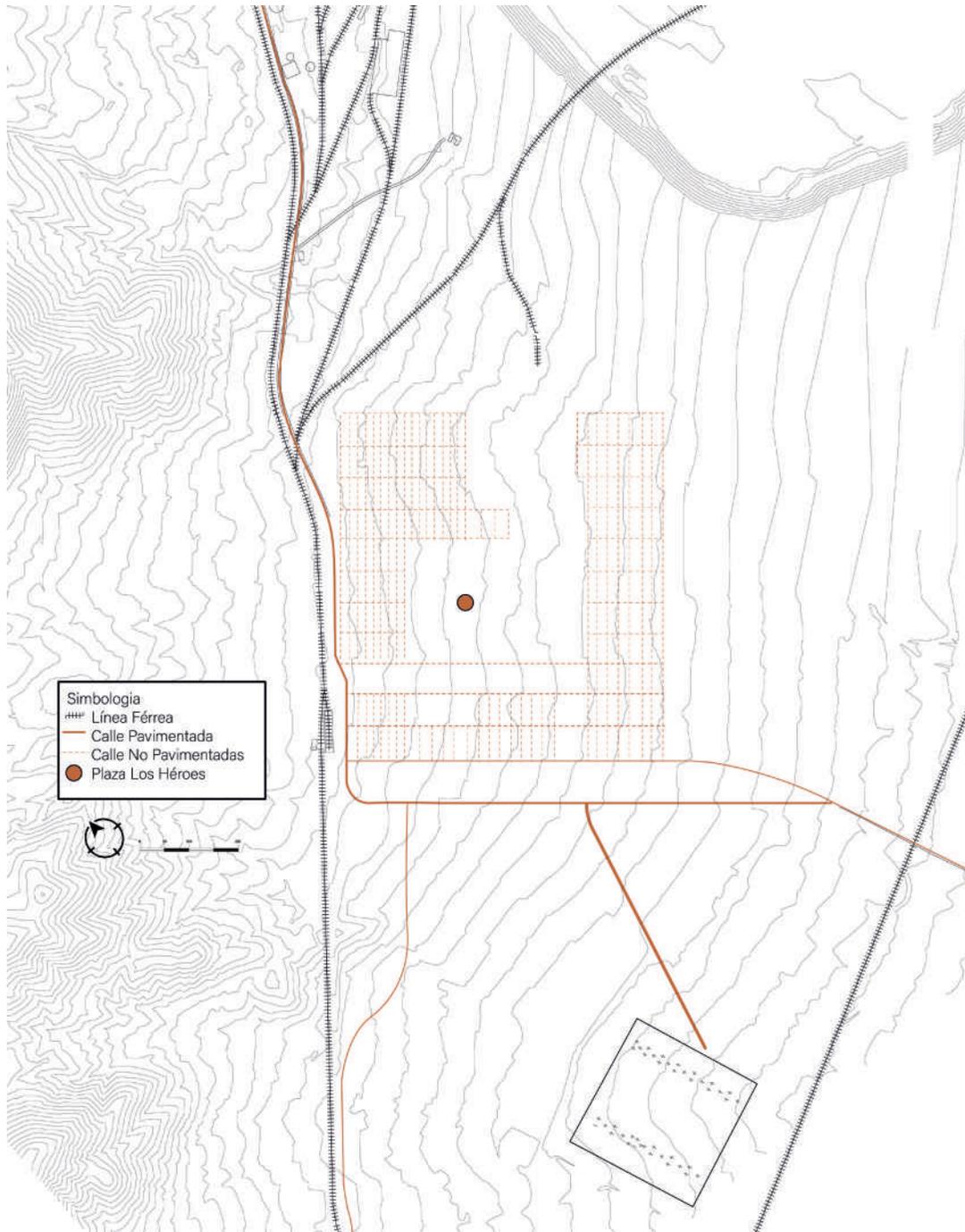


Figura 3. Plano estructura urbana inicios del campamento nuevo de Chuquicamata (1922). Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano Fundacional (Vilches, 1946).

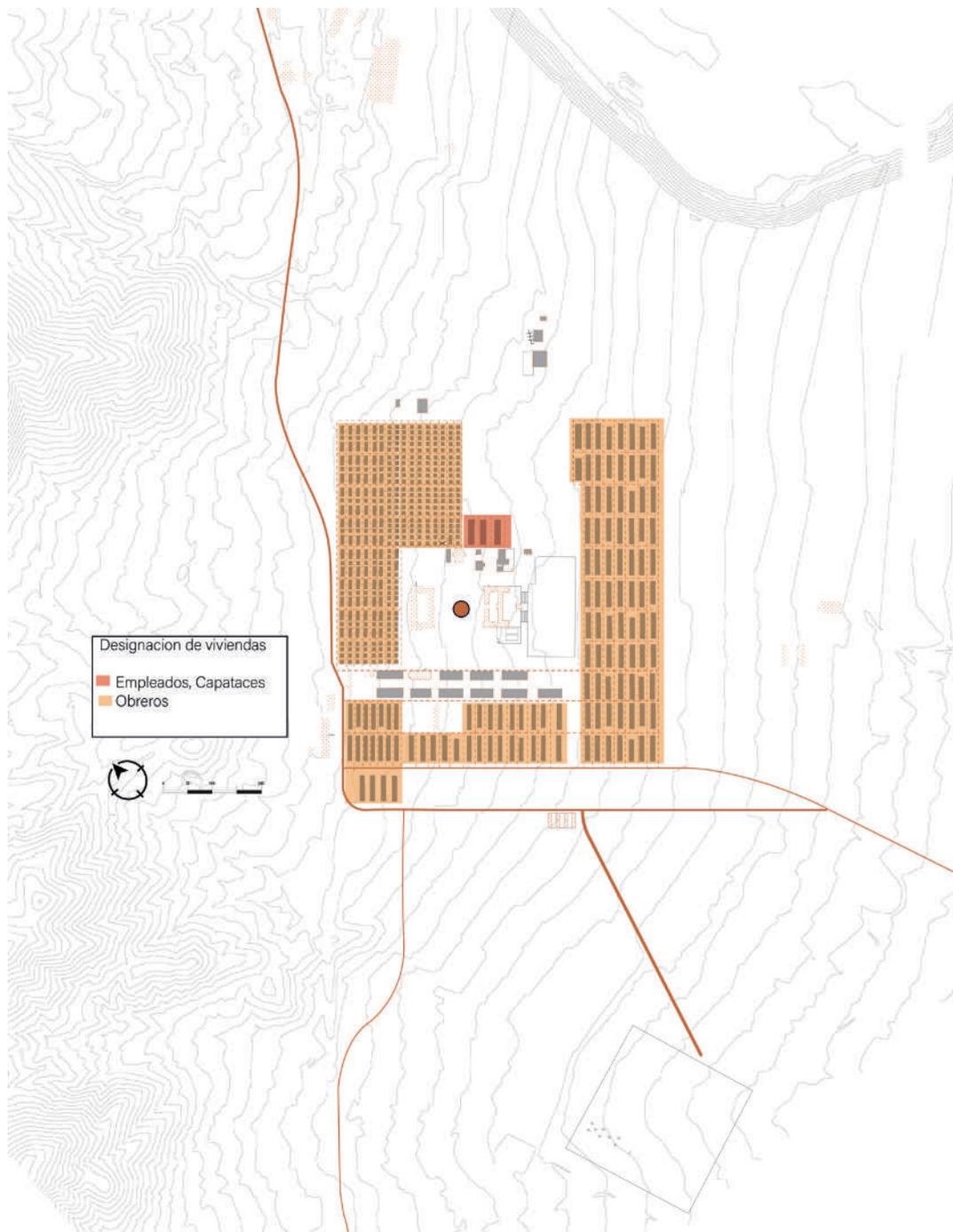


Figura 4. Plano estratificación social inicios del campamento nuevo de Chuquicamata (1922).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano Fundacional (Vilches, 1946).

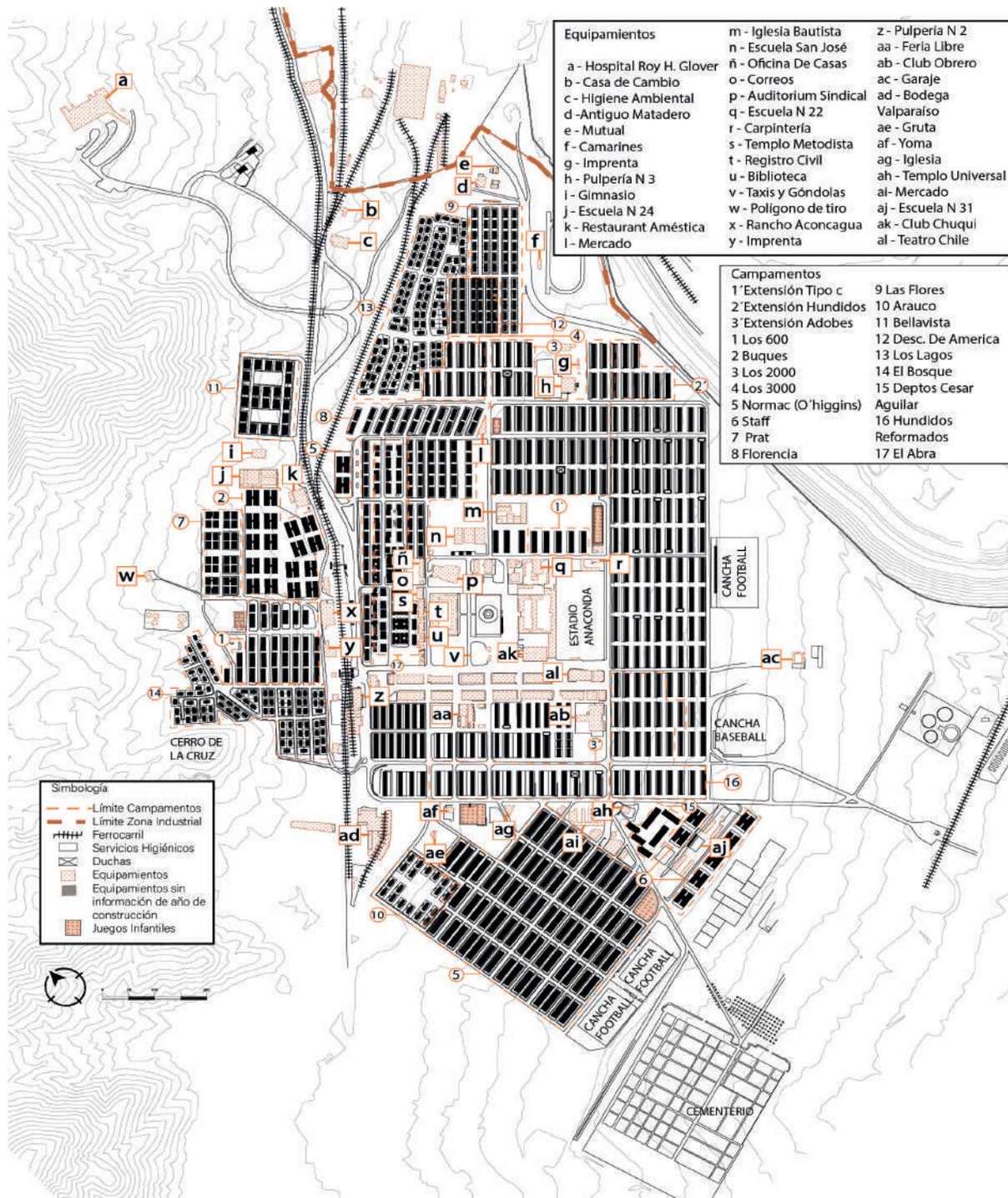


Figura 5. Plano Desarrollo de campamento nuevo de Chuquicamata (1975).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Expansión (Vilches, 1969).

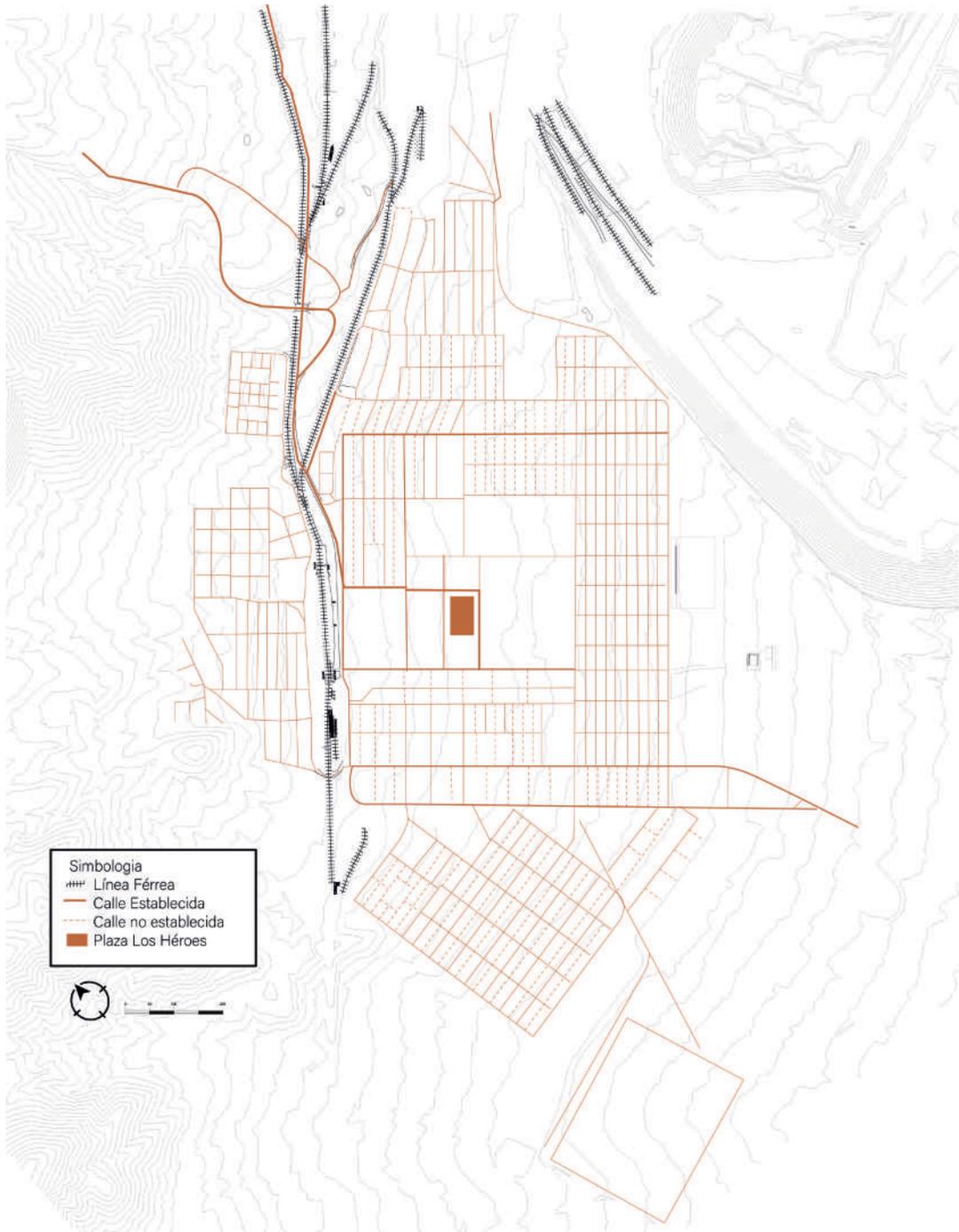


Figura 6. Plano estructura urbana desarrollo de campamento nuevo de Chuquicamata (1975).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Expansión (Vilches, 1969).

la sindicalización, la demanda de mayores beneficios y estabilidad para los trabajadores y sus familias: en un principio solicitud de aumentos de sueldos, pero paulatinamente el reclamo por más espacio, tanto habitacional como público. Ya en 1930, Chuquicamata se había consolidado como asentamiento, contando con servicios públicos y mayor infraestructura urbana.

La requerida expansión se dio mayormente hacia el lado oeste, expresando una clara ruptura con la trama ortogonal inicial: las nuevas viviendas incorporadas se relacionan de mejor forma con la geografía, respetando desniveles y adaptándose a las cotas. Existe un gran avance en la calidad de los espacios públicos y de viviendas; se establecen las primeras viviendas unifamiliares y surge la creación de infraestructuras más complejas, por ende, las actividades comunitarias se traspasan a los equipamientos colectivos. Se crean parques y se consolida la plaza.

Estos cambios significativos dentro del asentamiento se van dando principalmente por la bonanza económica del cobre y la necesidad de incrementar la mano de obra, un factor importante para aumentar la calidad de vida dentro del Campamento, puesto que ya habían comenzado las sindicalizaciones y de simples trabajadores que hacían una prestación de servicio, estos se transformaron en habitantes que empiezan a apropiarse de su espacio físico.

Los edificios públicos más emblemáticos fueron los siguientes: El Club Chuqui (Figura 5, letras ak), construido en 1925, que poseía un gimnasio techado en el cual se hacían deportes varios y congregaciones de actividades. El Teatro Chile (Figura 5, letras al), edificado en 1943, donde se representaban funciones y películas; en su primer piso que daba la calle existían varias tiendas. El Auditorium sindical (Figura 5, la letra p), de 1957, se utilizaba para ceremonias emblemáticas. Y el hospital Roy H. Glover (Figura 6, letra a), que se inauguró en 1960 y contaba con las mejores tecnologías de la época, que lo posicionaron como el mejor hospital a nivel sudamericano.

Etapa dos. Desarrollo: Plano estructura urbana

Existe, en esta fase, un esfuerzo por urbanizar Chuquicamata: se consolida una trama que aún está sujeta a cambios, pero, encaminada a un asentamiento permanente. Se libera el centro de viviendas, las cuales se retraen perimetralmente y se ubican al sector oriente, creando un borde y liberando la plaza, en la cual se generan distintas tradiciones. Las nuevas viviendas rompen con la trama ortogonal, adaptándose de mejor manera al terreno. A pesar de este nuevo criterio

constructivo, el Campamento sigue la lógica de ciudad monocéntrica, concentrando los servicios en el espacio central. Paralelamente, las calles aledañas adquieren un rol distintivo dentro de la comunidad, al asociarse las tradiciones en determinadas celebraciones, en el marco de la memoria colectiva. Una de ellas se vincula a la creación de “ramadas” para Fiestas Patrias. Todos los años se decoraba la plaza con banderas chilenas y las calles aledañas se convertían en una hilera de puestos de compra y venta. Lo propio ocurría en las navidades: en la plaza se creaba un pesebre con animales vivos típicos de la zona y se adornaba con luces. La atmósfera de cada celebración se extrapolaba, de esta forma, a los alrededores. Cerca de Año Nuevo, cada vecindario se organizaba para seguir la tradición de “quemar monos”: la construcción de figuras con ropas viejas, astilladas al suelo, para prenderles fuego. La Fiesta de la Primavera era otro gran evento, donde preparaban carros alegóricos que recorrerían el Campamento. Cabe añadir que, en este periodo, también se llevó a cabo la construcción de parques infantiles.

Etapa dos. Desarrollo: Estratificación social del Campamento

Esta fase fue la que mostró mayor diversidad en tipologías de viviendas, puesto que vio incluida una nueva clasificación: viviendas de departamentos para los obreros solteros, que contaban con menores dimensionamientos espaciales. Estas edificaciones conformaron a Los Buques, Los Staff y Los Departamentos César Aguilar. Al mismo tiempo, se nota un incremento de la población de obreros y capataces dada la necesidad de mano de obra, que comienza con el reto de proveer viviendas. Por ello se ponen en marcha proyectos de construcción de diversas viviendas, con mejores dimensionamientos, servicios higiénicos y con espacios de distensión en las cercanías. A pesar de que dichos vecindarios estaban mezclados en cuanto a su disposición, se mantuvieron las diferencias sociales al continuar existiendo barrios para capataces, obreros y solteros.

Etapa tres: Declive del Campamento

A nivel nacional, se intentó la adquisición de esta industria por parte del Estado. Varios proyectos de ley y mociones quedaron congelados, pero también brotaron normas legales como la ley del “Nuevo Trato”, en 1955; la “chilenización” y la “nacionalización pactada” (1964-1970), con la que Chile alcanzó el control de 51% de su cobre en 1969. Ya en 1971, se logra la nacionalización del cobre, sin que el Estado haya tenido que indemnizar a las compañías extranjeras. Posterior a este suceso, los norteamericanos abandonaron por completo el

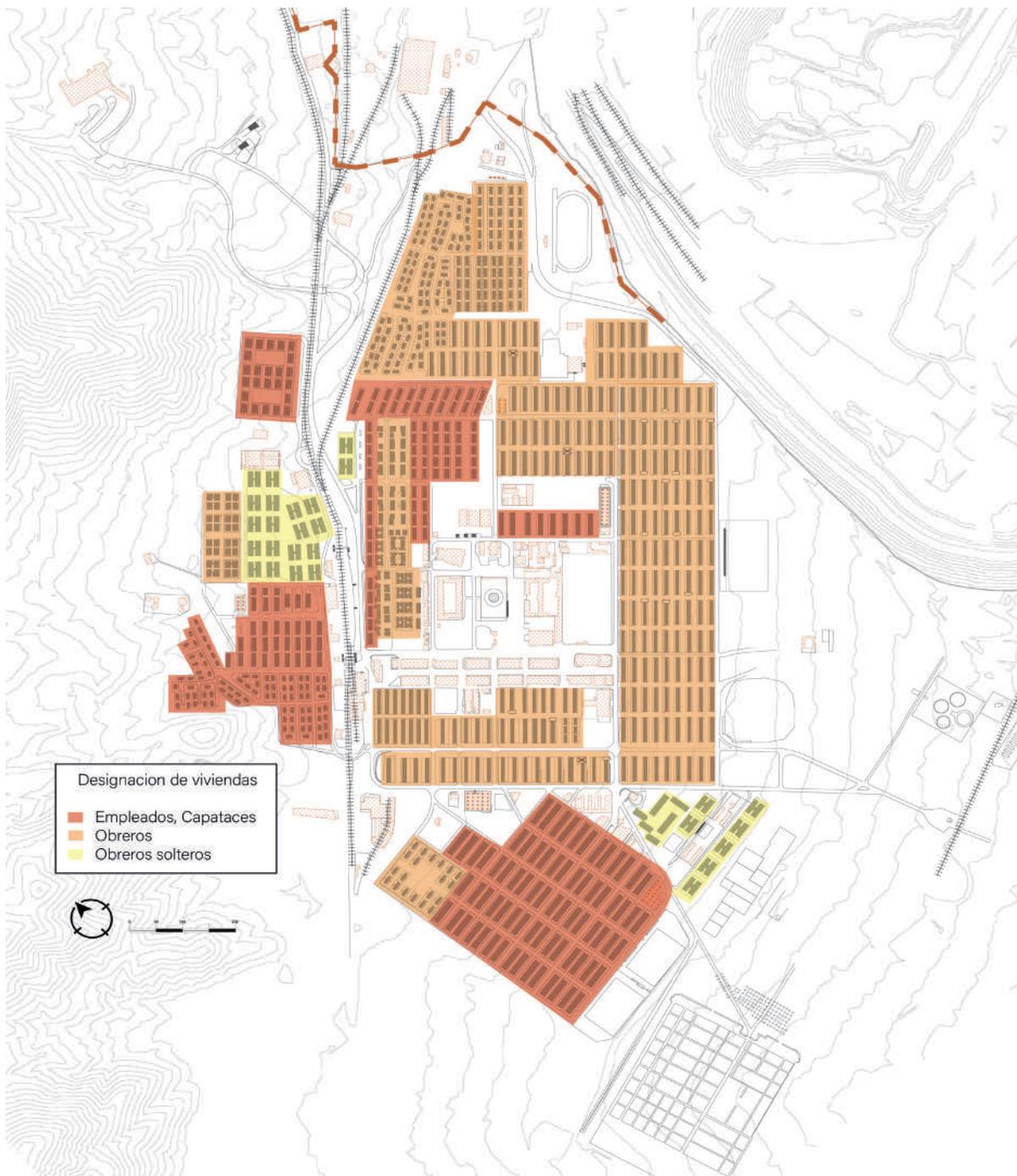


Figura 7. Plano estratificación social, desarrollo de campamento nuevo de Chuquicamata (1975).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Expansión (Vilches, 1969).

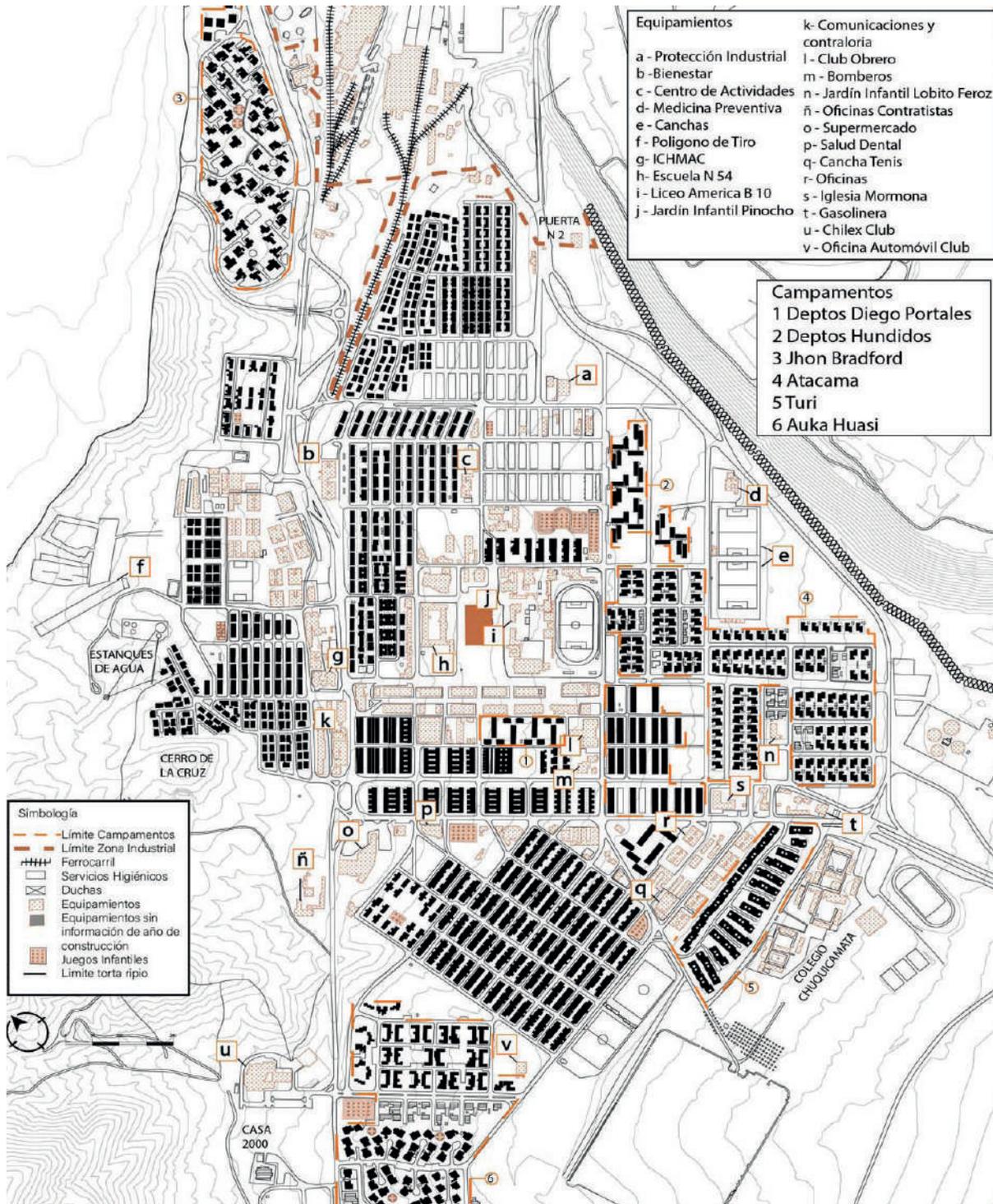


Figura 8. Plano Declive del campamento nuevo de Chuquicamata (2004).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Nacionalización (Vilches, 1997).

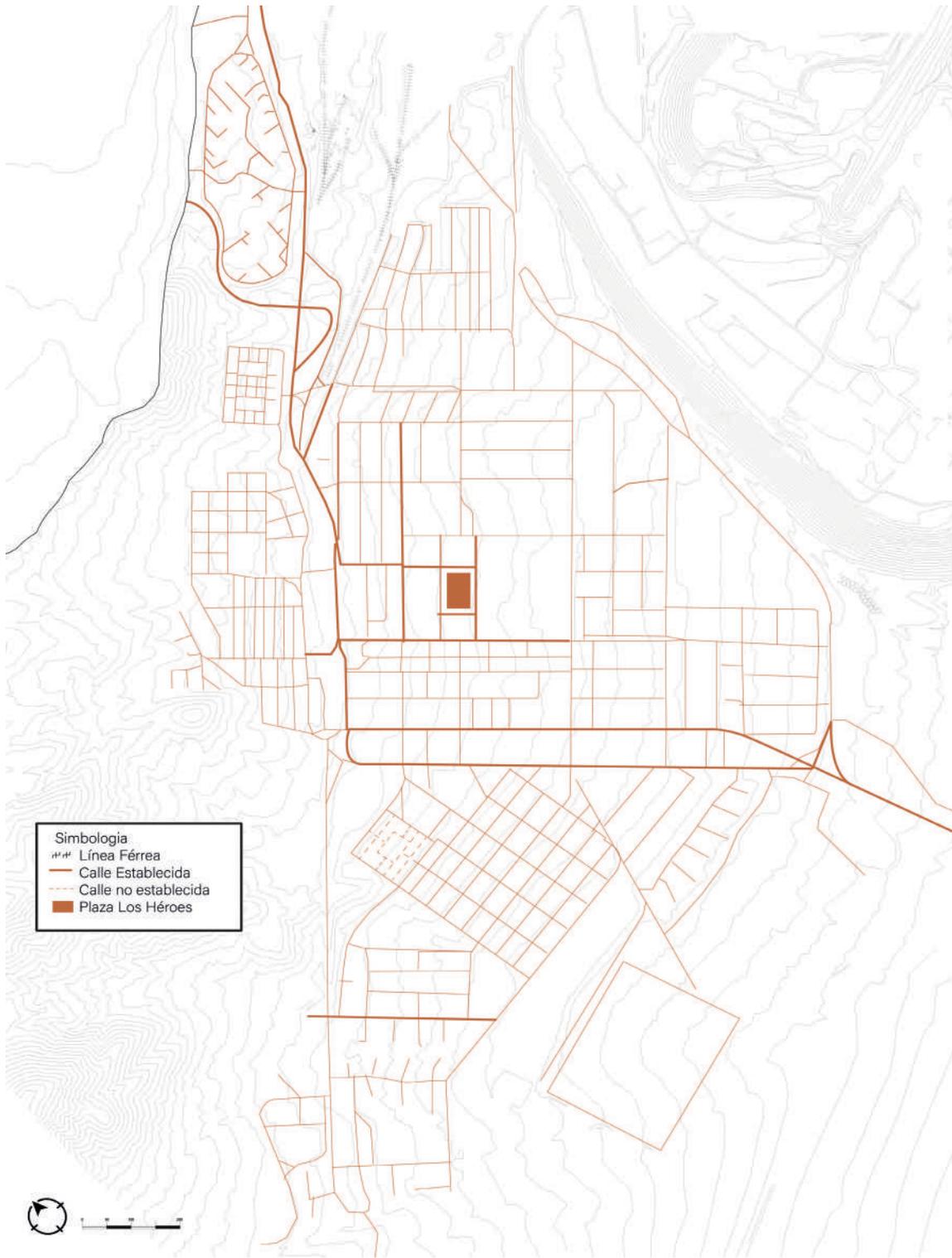


Figura 9. Estructura urbana del campamento nuevo de Chuquicamata (2004).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Nacionalización (Vilches, 1997).

Campamento, generando un distanciamiento social interno (Vilches, 2018, p. 174). Tras el golpe de Estado, la polarización social se potencia y la vida comunitaria de Chuquicamata se va desvaneciendo (Vilches, 2018, p. 175).

Muchos lugares residenciales se convierten en espacios administrativos, a lo cual se sumó la llegada de nueva población. Con el déficit habitacional que ya existía en la etapa anterior, se necesita construir nuevos barrios en los terrenos aledaños. En paralelo, se comienzan a demoler los vestigios de las viviendas más precarias de la primera etapa: Las Latas, Los 600 (antiguos), Los 2.000, Los 3.000, parte de Los Hundidos y Los Adobes (Vilches, 2018, p. 176). Las nuevas viviendas impulsadas son de gran dimensionamiento, unifamiliares y de buena calidad, algunas son denominadas villas. Mientras, el límite industrial se acerca más al Campamento, encapsulándolo entre desechos productivos.

Con todo el avance industrial y el sostenimiento del material cuprífero en el mercado mundial, cada vez la zona industrial necesita más espacio para desarrollarse, y después de aproximadamente 80 años, en 1992, se declara Chuquicamata como zona saturada de material particulado respirable. En esas circunstancias, Codelco gestiona el “proyecto traslado”, el cual consistía en la migración de toda la población chuquicamatina a la ciudad de Calama (Mayorga, 2004; Juricic, 2011). Un hecho relevante dentro de este periodo que marcó un verdadero hito para la población fue el enterramiento del Hospital Roy H. Glover, en 2004.

Etapa tres: Estructura urbana “Declinación del Campamento”

A pesar del crecimiento perimetral, la estructura monocéntrica se conservó. La expansión perimetral solo fue asignada con funcionamiento residencial. Estos nuevos sectores siguieron la lógica adaptativa a la geografía. Las calles se iban, así, adaptando a las cotas quedando en formas serpenteantes y en pendientes. En los inicios de este periodo, continuó el proceso de construcción en el asentamiento; un ejemplo de ello lo constituye el “Parque Año Internacional del Niño”, conocido popularmente como “Parque del Robot” e inaugurado en 1979. Sin embargo, los desechos continuarían avanzando hacia el Campamento y, con la sepultura del primer recinto al lado norte, Chuquicamata se ve constreñida entre dos cerros artificiales.

Etapa tres: Estratificación social “Declinación del Campamento”

En esta etapa se desarrolla la estratificación según roles, en la cual se refuerza la jerarquía. Con el Rol A

se identifica a los trabajadores con supervisiones o jefaturas de secciones y áreas; con el Rol B, a capataces, maestros mayores y maestros de primera; y con el Rol C, a los trabajadores nuevos, sin oficios que entran a la empresa para adquirir experiencia (Astorga, 2011). A media que se construían nuevos conjuntos residenciales, de mejor calidad y dimensionamiento, los trabajadores de mayor rol iban optando por estas nuevas viviendas; y las que dejaban se les otorgaba, según escala, a los trabajadores que seguían.

Paulatinamente, empieza a despoblarse el Campamento Nuevo, cuyas familias migran a la ciudad vecina de Calama, en la cual Codelco se encargó de construir villas para los trabajadores (Mayorga, 2004). El Campamento terminó de despoblarse en 2008, cuando la zona industrial creció aún más y los desechos se rodearon al Campamento hasta encapsularlo. Después de este proceso de abandono, la empresa optó por verter estos desechos sobre las construcciones del Campamento, llegando a un punto de no retorno, donde los valores identitarios ligados a este asentamiento se vieron ignorados por operaciones de borrado de la memoria de los lugares y de las personas, que forzaron a limpiar todos aquellos aspectos fuera del ámbito de lo productivo (Daviet 2005; Daumas, 2006).

VI. DISCUSIONES

Para que una ciudad pueda tener un desarrollo adecuado, se deben considerar las dimensiones urbana, social y económica (Camagni, 2005). Mientras estos tres factores se desarrollen paralelamente y de una forma directamente proporcional, la ciudad y sus habitantes podrán tener un contexto idóneo para consolidarse y conformar un espacio adecuado para el habitar colectivo. Chuquicamata presenta, en el plano de urbano, un espacio tangible en el cual se formaliza la habitabilidad; en el de lo social, el desarrollo de las actividades comunitarias y la relación entre los pobladores; y, en el de lo productivo, el funcionamiento de la mina, que impulsa y rige el *Company Town*. Aunque en algún momento pudo haberse estado cerca de un equilibrio, el crecimiento constante de las tortas de ripio, la mala planificación del espacio y la fuerte contaminación hicieron que lo económico acabara colapsando a las otras dos dimensiones.

Desde el punto de vista urbano, el trazado inicial del Campamento permite otorgar una jerarquía al espacio central, conformado por la plaza y rodeado de servicios como mercado, escuelas, iglesia y edificios de carácter público, entendiéndose como un asentamiento

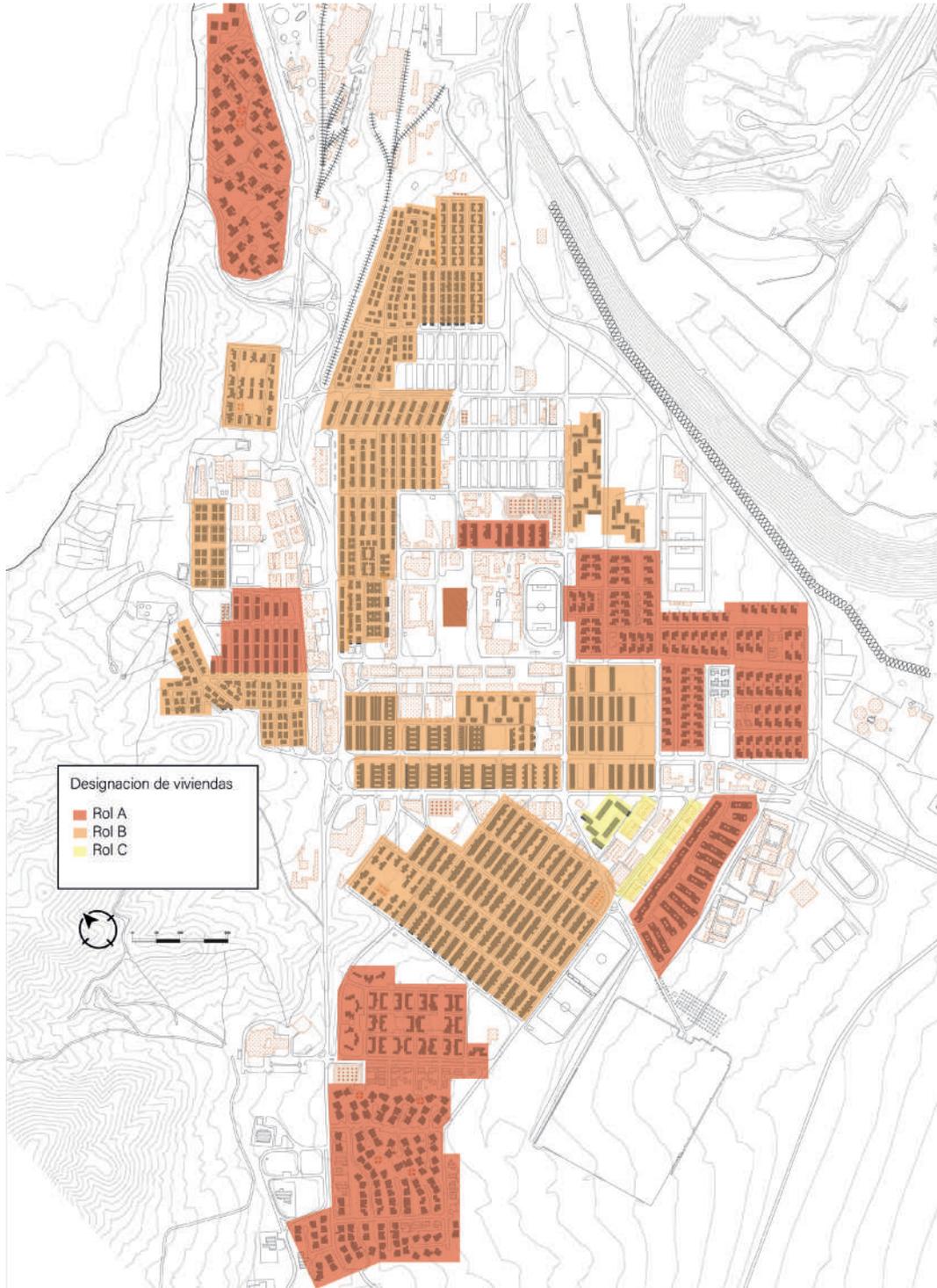


Figura 10. Estratificación social del campamento nuevo de Chuquicamata (2004).
Fuente: Elaboración de Fabiola Olivares Contreras a partir de Plano de Nacionalización (Vilches, 1997).

gestado con una autonomía funcional vinculada a sus horizontes productivos (Garcés *et al.*, 2010). Sin embargo, el crecimiento urbano dependiente de las decisiones internas de la empresa, va ordenando y distribuyendo a los grupos sociales, de forma que los estratifica según su jerarquía laboral y distingue barrios por poder adquisitivo. En el ámbito físico, según se da la expansión del Campamento, la trama va adaptándose al territorio, generando espacios intermedios entre la propiedad privada y la propiedad pública, además de espacios comunes como parques, estructuras recreativas, etc. Por lo tanto, su valor ya no solo consiste en ser meros contenedores en un espacio geográfico difícil de habitar (Sánchez-Montañés y Castilla, 2020), sino que clarifica una adaptación a la topografía del territorio, a partir de la cual se integran y conectan el espacio privado con el espacio público.

Desde la perspectiva social, el Campamento refleja la mencionada estratificación en la calidad, disposición o dimensionamiento de las viviendas, siendo un reflejo de los avances o estancamientos laborales de cada trabajador para el resto de la población (Vilches, 2018), lo que incluso podría interpretarse como una forma de disciplinamiento social. Chuquicamata muta y se identifica con una ciudad fraccionada, donde destaca su creciente segmentación socio-espacial interna (Méndez, 2012), que evidencia la organización urbana ligada fuertemente a la escala laboral de cada trabajador y familia. La sindicalización ayuda a la construcción de viviendas con mejor calidad y a una mejor provisión de servicios, contribuyendo a que el rol del obrero mute al de un rol ciudadano (Camagni, 2005). Ahora bien, a partir de los años 90 se vive nuevamente una involución y un retorno a un rol puramente productivo.

Finalmente, en cuanto al ámbito económico, desde su origen todo el Campamento se orienta a una sola actividad, buscándose la eficiencia económica y la disciplina laboral (Garcés, 2003), lo que cerró el paso a cualquier alternativa en los momentos de mayor auge en lo residencial. Conforme la actividad económica toma mayor impulso, las funciones iniciales de muchos recintos residenciales van cediendo su funcionalidad a roles administrativos para la empresa, siendo el primer indicio de ello el traslado de la función residencial fuera del campamento minero. Se constata así un crecimiento industrial que niega el factor de habitabilidad, posicionando lo productivo sobre lo social y lo urbano. El resultado es una rápida obsolescencia del habitar similar a otros casos (Fernández, 1982; García Blanco y Gutiérrez, 1988), y que lleva a cabo una operación de borrado de memoria tras el abandono del

campamento en el sentido que indica Daviet (2005), lo que supone enterrar parte de la memoria colectiva tangible y arquitectónica del poblado. De esta manera, la erradicación se ha reconocido para los chuquicamatinos como un proceso doloroso y traumático, no solo por el traslado en concreto, sino más bien por lo dejado atrás, todo lo perdido, que progresivamente se ha convertido en tan solo recuerdos (Rodríguez, Miranda y Medina, 2012).

VII. CONCLUSIONES

Los casos de los campamentos salitreros o carboníferos podrían hacer pensar que el declive de estos espacios está ligado siempre a la devaluación dentro del mercado internacional de la materia explotada, puesto que el poblado industrial es dependiente únicamente a esta actividad productiva. Pero, en el caso del campamento de Chuquicamata ocurre lo contrario, puesto que el alza en el cobre llevó a una mayor extracción y esta, a un avance industrial y un mayor impacto ambiental. La dimensión productiva se sobrepone así a la urbana y la social. Este proceso decanta en la obsolescencia de habitar, el traslado de los pobladores y el enterramiento parcial del Campamento, reduciendo la percepción del ex habitante solo a recuerdos, que progresivamente serán menos potentes, ocasionando el olvido de una forma distinta de entender la actividad minero-industrial.

Este pasado industrial se rigió por una alta estratificación social desde sus orígenes hasta su declive, a pesar de lo cual la vida comunitaria logró consolidarse a través de festividades y tradiciones en las que la población chuquicamatina se reunía, subvirtiendo los roles jerárquicos establecidos por la empresa. En estos momentos se daba un fenómeno denominado como "iguales diferenciados", que se advierte en el sentido de pertenencia y memoria colectiva de los chuquicamatinos que se mantiene hasta la actualidad. Chuquicamata es un ejemplo distintivo dentro de la materia de *Company Towns*, no sólo por el contexto de su cierre, sino por la amplia movilización sindical que la caracterizó y que consiguió mejoras en cuanto a calidad de espacios públicos y privados, subrayando el rol obrero-habitante, como también por la creación de tradiciones y costumbres que allí se dio y que perduran hasta hoy. Con todo, la operación del desmantelamiento significó un "punto de no retorno" respecto a las pertenencias tangibles del poblado chuquicamatino; las intangibles lograron permanecer gracias a la canalización de su población.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Astorga, P. (2011). Representación social de Codelco Chuquicamata y la definición de un discurso hegemónico en torno a su actuar: mirada laboral y comunitaria. Recuperado de <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144818>

Beatty, C. y Fothergill, S. (1996). Labour market adjustment in a reas of chronic industrial decline: the case of the UK coalfields. *Regional Studies*, 30(7), 627-640.

Camagni, R. (2005). *Economía Urbana*. Barcelona: Antoni Bosh.

Cano, J. M. (2012). Babel en la mina. El campamento minero como modelo de asentamiento en el mundo industrializado: Cerro Muriano (Córdoba). *Munibe Antropología-Arkeología*, (63), 321-343.

Caputo, O. y Galarce, G. (2008). La nacionalización del cobre por Salvador Allende y la desnacionalización del cobre en dictadura y en gobiernos de la Concertación. *CEME*, 16. Recuperado de http://www.archivochile.com/Ideas_Autores/caputoo/caputolo0065.pdf

Cerda, G. y Puentes, Y. (2019). Industrial heritage: The residential complex of the crav sugar factory in Penco, 1941-1975. *Revista INVI*, 34(96), 153-181. DOI: <https://doi.org/10.4067/s0718-83582019000200153>

Cisternas, L. (2015). *Habitar un Company Town. Los campamentos de Coya, Caletones y Sewell entre 1922 y 1944*. Santiago: Universidad de Chile.

Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (2000). Definición de categorías de monumentos. *CMN-Chile*. Recuperado de <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/definicion#:~:text=El patrimonio cultural se entiende,practicas y formas de vida.&text=Monumentos Históricos>.

Daumas, J.C. (2006). L'usine, la mémoire et l'histoire. En Daumas, J.C. (Dir.), *La mémoire de l'industrie* (pp. 9-20). Besançon: Presses universitaires de Franche-Comté.

Daviet, S. 2005. *Industrie, culture, territoire*. París: L'Harmattan.

Dinius, O. y Vergara, A. (2011). *Company Towns in the Americas. Landscape, Power, and Working-Class Communities*. Athens: University of Georgia Press.

Fernández, A. (1982). *Langreo: industria, población y desarrollo urbano*. Langreo: Ayuntamiento de Langreo.

Garcés, E. (2003). Las ciudades del cobre. Del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la Company Town. *Eure*, 29(88), 131-148. DOI: <https://doi.org/10.4067/s0250-71612003008800006>

Garcés, E. (2005). Las ciudades del cobre y las variaciones de la Company Town. *Identidades: territorio, cultura, patrimonio*, 1886-6840. DOI:10.4067/50250-71612003008800006

Garcés, E., O'Brien, J. y Cooper, M. (2010). Del asentamiento minero al espacio continental Chuquicamata (Chile) y la contribución de la minería a la configuración del territorio y el desarrollo social y económico de la región de Antofagasta durante el siglo XX. *Eure*, 36(107), 93-108. DOI: <https://doi.org/10.4067/s0250-71612010000100005>

García Blanco, J.M. y Gutiérrez, R. (1988). El declive industrial en las cuencas mineras asturianas: una aproximación sociológica. *Ábaco. Revista de Ciencias Sociales*, 4 (2ª época), 51-62.

Garrido, S. (2018). Evolución de la huelga en la Gran Minería del Cobre 1911-1991. *Revista Perfiles Económicos*, (2), 131-162. DOI: <https://doi.org/10.22370/rpe.2016.2.1207>

Gutiérrez-Viñuales, A. (2008). Chuquicamata: patrimonio industrial de la minería del cobre en Chile. *Apuntes: Revista de Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 21(1), 74-91.

ICOMOS (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial*. Asamblea Nacional del TICCIH. Recuperado de <http://www.international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>

Juricic, B. (2011). *Historia Hospital "Roy H. Glover" de Chuquicamata*. Biblioteca Ministerio de Salud. Recuperado de <http://www.bibliotecaminsal.cl/wp-content/uploads/2011/09/Historia-Hospital-Roy-H-Glover-de-Chuquicamata.pdf>

Lavandero, J., Frei, C. y Núñez, R. (s.f.). *Historia política y tributaria del cobre en Chile (Anexos)*. Biblioteca del Congreso Nacional. Chile.

Layuno, M. (2012). La problemática de la valoración y recuperación del patrimonio y el paisaje industrial rural. El caso de las minas de plata de Hiendelaencina (Guadalajara, España). *Apuntes: Revista de Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 25(2), 304-321.

Lyon, C. (2014). Place systems and social resilience: a framework for understanding place in social adaptation, resilience, and transformation. *Society & Natural Resources*, 27(10), 1009-1023.

Mayorga, E. (2004). Sueño de una integración patrimonial o el traslado de Chuquicamata a Calama. *Urbano*, 7(10), 4-8. Recuperado de <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/518>. DOI: <https://doi.org/10.1080/08941920.2014.918228>

Méndez, M., Prieto, M. y Galaz-Mandakovic, D. (2020). Tele-production of minescapes in the open-pit era: The case of low-grade copper, Bingham Canyon, US and Chuquicamata, Chile (1903-1923). *The Extractive Industries and Society*, 8(4), 1-12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.exis.2020.10.013>

Méndez, R. (2012). Ciudades y metáforas: sobre el concepto de resiliencia urbana. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 44(172), 215-232. Recuperado de <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/FF63AECF-CF4B-4A59-968B-D9B701ACA03B/113205/CyTET172.pdf>

Prada-Trigo, J. (2011). *Desarrollo, patrimonio y políticas de revitalización en ciudades intermedias de especialización minero-industrial*. Oviedo: Consejo Económico y social de Asturias.

Rodríguez, J., Miranda, P. y Medina, P. (2012). Culturas mineras y proyectos vitales en ciudades del carbón, del nitrato y del cobre en Chile. *Chungará (Arica)*, 44(1), 145-162. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562012000100011>

Sánchez-Moral, S., Méndez, R. y Prada-Trigo, J. (2015). Resurgent cities: local strategies and institutional networks to counteract shrinkage in Avilés (Spain). *European Planning Studies*, 23(1), 33-52.

Sánchez-Montañés, B. y Castilla, M. V. (2020). Fábricas de resiliencia: una oportunidad para el patrimonio industrial: el caso de La Trinidad. *ACE: Architecture, City and Environment*, 15(43), 9192. DOI: <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.820084>

Silva, N. J. (2013). Patrimonio industrial en tierra cruda: la salitrera de María Elena, un modelo constructivo mixto. *DigitAR-Revista Digital de Arqueología, Arquitectura e Artes*, (1), 22-31.

Solá-Morales, M. (1997). *Formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.

Vilches, V. (2018). *Chuquicamata. Evolución de la vivienda en el campamento nuevo*. Concepción: Viviana Vilches Wolf.

Zapata, F. (1975). *Los mineros de Chuquicamata: ¿productores o proletarios?* Cuadernos del Centro de Estudios Sociológicos. Ciudad de México. Colegio de México.

IX. AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a las comunidades chuquicamatinas su disposición, apoyo, ayuda e interés en esta investigación, así como su labor activa y continuada para preservar la memoria de la historia del Campamento de Chuquicamata. Los autores agradecen también su labor a los tres revisores anónimos.

CAMINANDO POR EL BARRIO¹

COMPRENDIENDO LAS EXPERIENCIAS DE LAS PERSONAS MAYORES EN UN SANTIAGO ADVERSO, EN TIEMPOS DE PANDEMIA

WALKING THROUGH THE NEIGHBORHOOD: UNDERSTANDING SENIORS' EXPERIENCES
DURING THE PANDEMIC, IN A HARsher SANTIAGO

MARIE GERALDINE HERRMANN-LUNECKE 2
CRISTHIAN FIGUEROA MARTÍNEZ 3
FRANCISCA PARRA HUERTA 4

1 Este artículo es parte de ANID Fondecyt Regular N°1200527 titulado "Identificación de tipologías del entorno construido que fomentan la caminata del adulto mayor: un análisis en barrios de la Comuna de Santiago".

2 Doctora en Urbanismo
Universidad de Chile, Santiago, Chile
Profesora Asociada Departamento de Urbanismo
<https://orcid.org/0000-0003-0186-441X>
mherrmann@uchile.cl

3 Doctor en Estudios de Transporte
Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
Investigador postdoctoral Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC (CEDEUS)
<https://orcid.org/0000-0002-6399-8360>
cfiguer@uc.cl

4 Magíster en Proyecto Urbano
Universidad de Chile, Santiago, Chile.
Asistente de Investigación
<https://orcid.org/0000-0002-2943-2742>
fnparra@uc.cl



Este artículo tiene como objetivo indagar en las condiciones que las personas mayores enfrentan al caminar por los barrios en los que residen. Se busca identificar las formas en las que las características socioespaciales de los barrios, el entorno construido y la pandemia de COVID-19 afectan sus caminatas. Para lograr tales objetivos, el trabajo reporta los resultados de un grupo de entrevistas y grupos focales en los que se invitó a personas mayores residentes de cuatro barrios localizados en la Comuna de Santiago de Chile a conversar sobre sus caminatas y los obstáculos que enfrentan cuando se mueven a pie. Los resultados muestran que las personas mayores comprenden la caminata como una actividad altamente beneficiosa que les permite mantenerse activos, conectados y visibles. Evidencian que los procesos de cambio que han afectado a sus barrios han cambiado el paisaje y la arquitectura social de sus vecindarios, incrementando el miedo hacia el espacio público y la sensación de soledad. El análisis de los datos también mostró que las personas enfrentan diversos obstáculos mientras caminan, incluyendo veredas deterioradas, cruces hostiles y paisajes poco placenteros. Aquellos obstáculos se vieron multiplicados por la llegada del nuevo coronavirus, lo que sumó restricciones y preocupaciones que dificultan aún más la caminata. Los datos recogidos revelan la importancia que tiene la caminata para las personas mayores, por lo cual es fundamental la creación de barrios caminables y del fomento de esta actividad en las políticas públicas como una práctica de autocuidado.

Palabras clave: personas mayores, caminata, entorno construido, barrios, Santiago de Chile.

This article aims at investigating the conditions seniors face when walking through their neighborhoods. It seeks to identify the ways in which the built environment, the socio-spatial features of the neighborhoods, and the COVID-19 pandemic affect their walks. To that end, the article reports the findings of a set of interviews and focus groups where seniors who reside in four neighborhoods located in the Commune of Santiago, Chile, were invited to talk about their walks and the obstacles they face when taking them.

The findings show that seniors consider walking a highly beneficial activity whereby they remain active, connected, and visible. They state that the processes of change that have affected their neighborhoods have transformed their landscape and social architecture, increasing fear of the public space and the feeling of loneliness. The analysis of the data also showed that seniors face many obstacles when walking, including sidewalks in disrepair, hostile pedestrian crossings, and unpleasant landscapes. Those obstacles were multiplied by the arrival of the new coronavirus, which added restrictions and concerns that make walking even more difficult.

The data gathered emphasizes the relevance of walking for seniors, making the creation of walkable neighborhoods and their promotion in the public policies as a practice of self-care, crucial.

Keywords: seniors, walking, built environment, neighborhoods, Santiago de Chile.

I. INTRODUCCIÓN

Las personas mayores (65 años o más) constituyen un grupo diverso cuyas capacidades y necesidades varían de acuerdo a sus trayectorias, sus redes sociales, las oportunidades que se encuentran disponibles en sus territorios, etc. (World Health Organization [WHO], 2015). En Chile, las personas mayores representan casi el 12% de la población y, con una de las esperanzas de vida más elevadas del continente (80 años), se espera que alcancen un 25% hacia el año 2050 (Instituto Nacional de Estadísticas [INE], 2018). Sin embargo, y a pesar de que el país es firmante de una serie de acuerdos que protegen sus derechos (United Nations [UN], 2002; Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2007; Organización de los Estados Americanos [OEA], 2015), las personas mayores en Chile padecen de una serie de vulneraciones y, a menudo, sufren de pobreza multidimensional (Adams, 2012; Fuentes-García Sánchez, Lera, Cea y Albala, 2013; Abusleme y Caballero, 2014).

La “Encuesta Nacional de Calidad de Vida en la Vejez” (Pontificia Universidad Católica de Chile [PUC] y Caja Los Andes, 2020) revela que un grupo importante de personas mayores en Chile tiene sus necesidades financieras (56,8%), de salud (55,9%) y recreacionales (43,2%) insatisfechas. Casi un cuarto de ellos se siente excluido (24%), objeto de estigmas y estereotipos que, como indican Warmoth *et al.* (2016), minimizan sus capacidades y los relegan a la esfera del hogar, frecuentemente, a labores de cuidado. La misma encuesta indica que la mayoría de la población mayor chilena se siente físicamente saludable (69,2%), pero casi tres cuartos declaran no realizar actividad física (72%). Es más, menos de un quinto (17,1%) indica que camina más de catorce cuadras al día (-1.5 km) en ciudades cuyas características evalúan con notas inferiores a 5 (PUC y Caja Los Andes, 2020); calificaciones “mediocres” en la escala de 1 a 7 que se utiliza en el país.

En ese contexto, el presente artículo tiene como objetivo indagar en las condiciones que las personas mayores enfrentan al caminar por los barrios en los que residen. Se busca identificar las formas en las que el entorno construido y las características espaciales y tipologías edificatorias de los respectivos barrios influyen sus caminatas, experiencias y percepciones en el contexto de la pandemia de COVID-19 y las restricciones que han buscado frenar su expansión. Con la finalidad de alcanzar aquellos objetivos, este trabajo reporta los resultados de un grupo de entrevistas semiestructuradas y grupos focales en donde se invitó a personas mayores a conversar sobre sus caminatas, los aspectos del entorno construido que las facilitan u obstaculizan y los impactos que la pandemia de COVID-19 han tenido sobre sus vidas y caminatas. La labor se llevó a cabo en Santiago (Chile), específicamente, en cuatro sectores de la Comuna de Santiago, en aras de colaborar con los múltiples esfuerzos orientados a hacer más accesible el espacio público de las ciudades latinoamericanas (Ciudad Autónoma de Buenos Aires [CABA], 2015; Programa de las Naciones Unidas para

el Desarrollo [PNUD] y Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU], 2017; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] y Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2018) y con la emergente literatura regional que, hasta el momento, se ha enfocado en la identificación de correlaciones entre las características del entorno construido y los patrones de movilidad de las personas mayores (Arango, Páez, Reis, Brownson y Parra, 2013; Corseuil Hallal, Brownson y D'orsi, 2017).

El artículo se estructura en cuatro secciones. Luego de la introducción, se exponen los referentes teóricos, recogiendo los hallazgos de diversos trabajos que han indagado en las dificultades que enfrentan las personas mayores al caminar. En la sección III se detallan los métodos y los barrios estudiados. Las tres subsecciones que componen el siguiente apartado contienen los principales resultados y abordan las maneras en que los procesos de cambio de sus barrios han afectado las percepciones de las personas mayores, los atributos del entorno construido de los lugares que afectan la caminata y los impactos que la pandemia ha tenido en su práctica. La última parte contiene las principales conclusiones.

II. MARCO TEÓRICO

Caminando entre los obstáculos

El transporte, el diseño urbano, la gerontología y otros campos han señalado consistentemente que las características del entorno construido pueden impedir la actividad física y obstaculizar una de las estrategias que las personas mayores emplean para mantenerse activos, conectados con la comunidad y visibles ante la sociedad: la caminata (Lee, Avis y Arthur, 2007; Franke, Sims-Gould, Chaudhury, Winters y McKay, 2019). De esta forma, se ha indicado que el entorno construido influye la percepción de inseguridad (e.g., iluminación artificial), aumenta el miedo a las caídas (e.g., veredas deterioradas) o a verse involucrado en un accidente (e.g., breves ciclos peatonales), empeora la experiencia que las personas mayores tienen en el espacio público (e.g., carencia de amenidades) y, en consecuencia, dificulta la caminata (Yen y Anderson, 2012; Haselwandter *et al.*, 2015).

Para algunas personas mayores (e.g., con movilidad reducida), los mismos atributos del entorno construido pueden transformarse en barreras infranqueables, impidiendo la caminata y privándolas de los múltiples beneficios que su práctica reporta (Clarke, Ailshire, Bader, Morenoff y House, 2008; Nyman, Ballinger, Phillips y Newton, 2013). Por el contrario, la presencia de servicios (e.g., transporte público), equipamientos y áreas verdes en los barrios en donde las personas residen han sido señalados como factores que estimulan la caminata (D. Barnett, A. Barnett, Nathan, Van Cauwenberg y Cerin, 2017; Higuera, Román y Fariña, 2021). La literatura especializada constata, además, que las personas mayores, a diferencia de otros grupos etarios, pasan más tiempo

en sus vecindades y dependen más de los servicios ubicados en las cercanías de su hogar, siendo el entorno construido de los barrios una de las claves para “envejecer en el lugar” (Cramm, Van Dijk y Nieboer, 2018; Graham *et al.*, 2018).

En el caso chileno, los estudios existentes sugieren que la población mayor enfrenta numerosas dificultades en sus desplazamientos cotidianos (Olivi, Fadda y Reyes, 2016; Fadda y Cortés, 2019; Vecchio, Castillo y Steiniger, 2020). Al respecto, Herrmann-Lunecke, Mora y Vejares (2020) sostienen que las veredas en el país son frecuentemente angostas y presentan altos niveles de deterioro. Espinosa, Ibaceta, Meza, Silva y Urzúa (2015) afirman, por su parte, que el tiempo del que disponen los peatones en los semáforos es insuficiente para un número importante de personas mayores. González (2004) sugiere que las ciudades chilenas carecen de amenidades, especialmente de servicios higiénicos públicos, que podrían facilitar los desplazamientos de las personas. Mientras que Herrmann-Lunecke, Figueroa y Vejares (2021b) indican que aquellas falencias tienen origen en instrumentos y normas que poco recogen las necesidades de la población mayor. Tanto Gajardo *et al.* (2012), como Herrmann-Lunecke, Figueroa, Parra y Mora (2021a) son enfáticos al advertir que las personas mayores chilenas llevan vidas relativamente funcionales no por las facilidades que ofrecen las ciudades del país, si no por las redes sociales que poseen y por las estrategias que han desarrollado para sortear dificultades que, de otra manera, los confinarían a sus hogares.

III. METODOLOGÍA Y CASOS DE ESTUDIO

Para lograr los objetivos del estudio, y como se indicó previamente, se realizaron entrevistas semiestructuradas en las que se invitó a personas mayores a conversar sobre (i) sus caminatas antes y durante la pandemia, (ii) los destinos y (iii) las rutas que siguen y (iv) los aspectos del entorno construido que les parecen relevantes. Una vez finalizadas las entrevistas, se les extendió una nueva invitación, esta vez, para participar en grupos focales en los que se les pidió (i) comentar sobre las cosas que los motivan a salir a caminar y (ii) evaluar distintos aspectos del entorno construido (e.g., veredas, cruces) de sus barrios antes y durante la pandemia. La conversación fue conducida por dos miembros del equipo de investigación que actuaron como “facilitadores”. Ambas herramientas estuvieron, además, guiadas por cuestionarios semiestructurados que cubrieron los temas recién enumerados y fueron aplicados de manera remota -debido a la pandemia y las restricciones vigentes durante el periodo en el que se tomaron los datos (abril-junio 2021)-, mediante llamadas telefónicas o empleando la plataforma de mensajería instantánea *WhatsApp*.

5 El número de participantes se definió de acuerdo a la saturación empírica de los datos que comenzó a aparecer aproximadamente en la octava entrevista de cada sector analizado.

Siguiendo los protocolos aprobados por el Comité de Evaluación Ético Científico de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, las entrevistas y los grupos focales fueron grabados en audio, transcritos, anonimizados y, posteriormente, importados al *software* de análisis de información cualitativa *atlas.ti*. Utilizando las herramientas del *software*, las transcripciones fueron “codificadas” basándose en el procedimiento de codificación abierta descrito por Strauss y Corbin (1990) y Charmaz (2006). Para esto se asignaron etiquetas descriptivas, o códigos, a fragmentos de las transcripciones que contenían referencias a (i) las cosas que motivan las caminatas, (ii) el entorno construido y (iii) las actividades que ocurren en el espacio público de los barrios. En un análisis orientado al “descubrimiento” (Fossey, Harvey, Mcdermott y Davidson, 2002), los códigos emergieron de los datos recogidos, fueron agrupados en categorías mayores y sistemáticamente refinados siguiendo un proceso iterativo en el que se discutieron los hallazgos con el equipo de investigación y se compararon con las conclusiones que han alcanzado otros autores que han estudiado la materia. Las entrevistas y los grupos focales fueron codificadas por separado.

Los participantes fueron reclutados mediante informantes claves: se solicitaron datos de contacto de personas mayores a líderes vecinales, administradores de conjuntos y otros actores pertinentes. A través de llamadas telefónicas se contactó a las personas mayores y se entrevistó a quienes estuvieron dispuestos a participar. Al finalizar, se les consultó si conocían vecinos que pudieran colaborar. Este proceso de reclutamiento de “bola de nieve” (Geddes, Parker y Scott, 2018) se repitió con cada nueva persona mayor que se integró a la investigación hasta que se alcanzaron cuarenta y un participantes⁵. De ellos, trece fueron solamente entrevistados, mientras que los restantes veintiocho participaron tanto en las entrevistas como en los grupos focales (Figura 1). Los participantes eran vecinos de uno de los siguientes sectores de la Comuna de Santiago, los cuales presentan diferentes características en su entorno construido (Figura 1):

Sector República-Ejército: barrios en los que predomina la fachada continua, con edificaciones históricas que varían entre uno y cinco pisos, y nuevas edificaciones de entre ocho y diez pisos. Este sector es mayormente residencial, con comercio, servicios y equipamiento universitario. Se encuentra adyacente al centro histórico de la ciudad y está flanqueado por infraestructuras de carácter metropolitano (i.e., Autopista Central, Parque O’Higgins).

Sector Pedro Montt-San Eugenio: barrios en los que predomina la vivienda de entre uno y dos pisos (aislada, pareada y continua). Está localizado en el límite sur de la Comuna de Santiago, cercano al Parque O’Higgins, y se encuentra principalmente



BARRIO	DENSIDAD [hab/há]	% PERSONAS MAYORES	TAMAÑO DE HOGARES [hab/hogar]	PARTICIPANTES [F M]
1. REPÚBLICA - EJÉRCITO	274.3	8.0	2.1	10 [9 1]
2. PEDRO MONTT - SAN EUGENIO	103.3	17.1	2.8	12 [9 3]
3. HUEMUL - FRANKLIN	87.8	8.7	2.7	10 [10 0]
4. SAN ISIDRO - SAN BORJA	444.9	6.5	1.9	9 [7 2]

Figura 1. Barrios estudiados y participantes reclutados. Fuente: Elaboración de los autores con datos obtenidos desde INE (2017).

compuesto por conjuntos de vivienda obrera construidos durante la primera mitad del siglo XX. Esta zona es la que registra el mayor porcentaje de personas mayores, duplicando los valores que muestran los demás barrios estudiados (Figura 1).

Sector Huemul-Franklin: barrios con vivienda en bloques y con edificaciones entre tres y cinco pisos. Este sector es adyacente a una de las áreas comerciales más relevantes de Santiago (Franklin/Bío-Bío), en el límite sur de la Comuna de Santiago.

Sector San Isidro-San Borja: barrios en los que predomina la vivienda en altura y edificaciones que superan los diez pisos. Este sector se ubica inmediatamente al sur del casco histórico y en él se localizan universidades y centros médicos de relevancia metropolitana. En años recientes sufrió un profundo proceso de cambio gatillado por la masiva construcción de torres de vivienda que, a veces, superan los veinte pisos. Constituye el más denso de los casos estudiados y es, además, el que tiene el menor porcentaje de personas mayores (Figura 1).

En los siguientes apartados se exponen los principales resultados del análisis que, como se mencionó, recogen las maneras en

que las personas mayores perciben los barrios en donde residen, los obstáculos del entorno construido que enfrentan cuando caminan y los impactos que ha tenido la pandemia sobre sus caminatas. Para ejemplificar temáticas relevantes, estas secciones contienen fragmentos de las entrevistas acompañados por identificadores generales (i.e., género, edad, sector) y mapas de los sectores construidos a partir de los lugares referidos durante los grupos focales.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los participantes describieron la caminata como una actividad altamente beneficiosa; parte integral de sus rutinas, un medio para alcanzar servicios, centros de la salud, tiendas, fuentes de trabajo o transporte público, y una actividad recreativa que puede no tener destinos claros ni tiempos de dedicación específicos. Para la mayoría de los participantes, y de acuerdo con numerosos autores (Lee *et al.*, 2007; Franke *et al.*, 2019), la caminata es una estrategia para mantenerse activos. Una práctica que debe ser vigorosa, prolongada y ejecutada

frecuentemente para ser efectiva. Algunos participantes, por ejemplo, indicaron que se trazan metas (caminar n km o n horas) y constantemente desafían sus propias marcas: “[Caminar] es lo que me mantiene activo y generalmente camino por todo el barrio aquí. Mire, hoy sin ir más lejos, le cuento cuánto tengo yo... he caminado hoy día 9161 pasos”. (Hombre, 78 años, Huemul-Franklin).

Tener compañía o mascotas fueron usualmente señalados como incentivos a la caminata. Los miedos a las caídas, a sufrir accidentes (e.g., atropellos por automóviles o bicicletas) y al crimen desincentivan su práctica. A estos miedos se suman las preocupaciones que emergieron con el nuevo coronavirus y las informaciones que rápidamente los designaron como uno de los grupos más susceptibles a padecer formas severas de la enfermedad o a fallecer por su causa. Por ejemplo, aquellas personas mayores que viven en las inmediaciones de barrios con congestión peatonal (e.g., barrios comerciales) sostuvieron que la imposibilidad de mantener una distancia física segura les ha dificultado la caminata. Otros participantes afirmaron que las restricciones que han sido implementadas para controlar la expansión de la enfermedad han reducido el número de personas en el espacio público, incrementando el sentimiento de que no va a haber nadie disponible para ayudarlos si algo llegase a ocurrir.

La mayoría de las personas mayores manifestó que suele caminar fuera de los barrios en donde residen a pasear, a realizar actividad física, a mirar escaparates de tiendas (“vitriñar”, según el coloquialismo chileno), a observar la ciudad o a realizar trámites y compras. Los principales destinos mencionados fueron parques emblemáticos (e.g., O’Higgins), barrios comerciales (e.g., Franklin, Meiggs/Estación Central) o de moda (e.g., Lastarria) y, especialmente, el centro histórico de Santiago. Durante las entrevistas, los participantes describieron numerosos lugares atractivos a los que pueden llegar caminando, enfatizando que tal hecho es un “privilegio” que poseen por residir en barrios centrales.

Caminando por barrios en proceso de cambio

Las personas mayores de todos los sectores estudiados indicaron que los barrios en los que residen están cambiando debido a la construcción de viviendas en altura y a la llegada de nuevos habitantes. Esto ha alterado el paisaje al que las personas mayores, en particular, quienes han vivido por un largo tiempo en los barrios, estaban acostumbradas. En barrios en donde el cambio ha sido intenso (San Isidro-San Borja) y ha implicado la construcción de altas torres residenciales (20 o más pisos), las edificaciones que se han mantenido en el tiempo fueron identificadas como “patrimonio” que enriquece monótonos paisajes y evocan recuerdos. En sectores en

donde el cambio ha sido más moderado (República-Ejército), las nuevas edificaciones fueron descritas como mejoras en el paisaje y la infraestructura peatonal (i.e., veredas). Sin embargo, algunos participantes aclararon que estas mejoras han sido puntuales, limitadas al espacio público que antecede al nuevo edificio, y no han logrado revertir el deterioro que observan en el sector. En Pedro Montt-San Eugenio y Huemul-Franklin, zonas donde los procesos de verticalización han sido menores, las nuevas construcciones fueron representadas como una “amenaza latente” que podría alterar profundamente el paisaje y sus caminatas.

La construcción de nuevas edificaciones también ha modificado las características de la población y la arquitectura social de los barrios. Los participantes comentaron que las personas que han llegado a habitar las nuevas torres utilizan algunos servicios locales, pero rara vez interactúan con la comunidad o participan en las organizaciones comunitarias en donde sólo quedan “viejos”. Este comportamiento ha impedido que las personas mayores construyan familiaridad con sus caras, rutinas y costumbres. Así, muchos participantes concordaron en que cada vez conocen menos vecinos, con lo cual se intensifica el miedo a un espacio público en donde no reconocen personas ni comportamientos.

El análisis llevado a cabo también sugiere que las pocas interacciones entre la población mayor y los nuevos habitantes se ha traducido en una creciente sensación de soledad. Numerosos participantes rememoraron emotivamente cómo han ido quedando solos a medida que sus contemporáneos han fallecido y cómo no han podido cultivar nuevos lazos con sus nuevos vecinos, usualmente más jóvenes. Algunas personas mayores, sobre todo habitantes de San Isidro-San Borja, no se proyectan viviendo en el barrio por mucho tiempo más y declararon no tener amigos en él:

Tengo la suerte que gente de aquí de mi condominio por lo menos ahora me contesten mi saludo. Yo digo buenas tardes, buenos días, siempre saludo, trato de interactuar, pero no lo he logrado [...]. Nadie tiene tiempo de detenerse a conversar un rato con nadie, así que no, no interactuó con mis vecinos más aparte del saludo. (Mujer, 65 años, San Isidro-San Borja)

La llegada de nuevos habitantes a los barrios, sumada a la introducción de nuevas actividades (e.g., universidades), también ha aumentado la población flotante y el número de automóviles que ocupan las calles. La población flotante fue descrita como una situación con la que han aprendido a lidiar: el espacio público se “negocia”. Mientras, el aumento de los vehículos fue sindicado como un problema que les ha quitado espacio para caminar (autos estacionados en veredas) y ha incrementado la sensación de que se mueven por espacios diseñados para el automóvil y no para los peatones.



Figura 2. Sector San Isidro-San Borja. Fuente: Elaboración de los autores.

Caminando por entornos construidos adversos

Las personas mayores afirmaron que enfrentan muchos obstáculos al caminar. Refiriéndose a las veredas, los participantes indicaron que frecuentemente están deterioradas y desniveladas. También las describieron como angostas, con anchos variables, parcialmente ocupadas por vendedores y automóviles estacionados u obstruidas por árboles o señalética. Los participantes de algunos sectores agregaron que muchas veredas han sido vandalizadas (robos de tapas de registro en República-Ejército) o destruidas en protestas ciudadanas (San Isidro-San Borja). Como también evidencian otros trabajos (Yen y Anderson, 2012; Haselwandter *et al.*, 2015; Graham *et al.*, 2018), las personas mayores que participaron en esta investigación apuntan que las veredas deterioradas dificultan la caminata, pues incrementan las posibilidades de sufrir una caída y aumentan las preocupaciones de aquellas y aquellos que ya han tenido accidentes de esa naturaleza y, como consecuencia, han perdido confianza en sus capacidades.

A la hora de hablar sobre los cruces peatonales, los entrevistados señalaron que rara vez son amigables con los peatones. Los semáforos fueron caracterizados como peligrosos, ya que permiten

giros de automóviles, y como engorrosos, pues están coordinados para facilitar la fluidez del tráfico vehicular y no la experiencia de los peatones. Los residentes de Pedro Montt-San Eugenio, por ejemplo, relataron las múltiples esperas que implica atravesar tres grandes avenidas que convergen en su barrio (Pedro Montt, Mirador, Club Hípico) y cómo esto los ha empujado a acciones temerarias (e.g., cruzar en diagonal, corriendo). En consistencia con otros trabajos que han demostrado que los semáforos en Chile no consideran las velocidades de las personas que se encuentran en alguna situación que reduce su movilidad (Espinosa *et al.*, 2015; Herrmann-Lunecke *et al.*, 2021a), los participantes también recalcaron aquí lo breves que son los ciclos peatonales de los semáforos que atraviesan cuando caminan.

Asimismo, la iluminación deficiente y el vandalismo fueron destacados como factores que incrementan el miedo al crimen y restringen la caminata en horarios en donde la luz natural escasea. La falta de árboles y vegetación, la acumulación de basura y escombros, las construcciones y el ruido empeoran la experiencia de las caminatas. Una participante comentó, en este sentido, que camina por calles que le parecen agradables y evita aquellas que considera ruidosas y sucias. En coincidencia con Yen y Anderson (2012) y Haselwandter *et al.* (2015), algunos participantes también argumentaron que sus

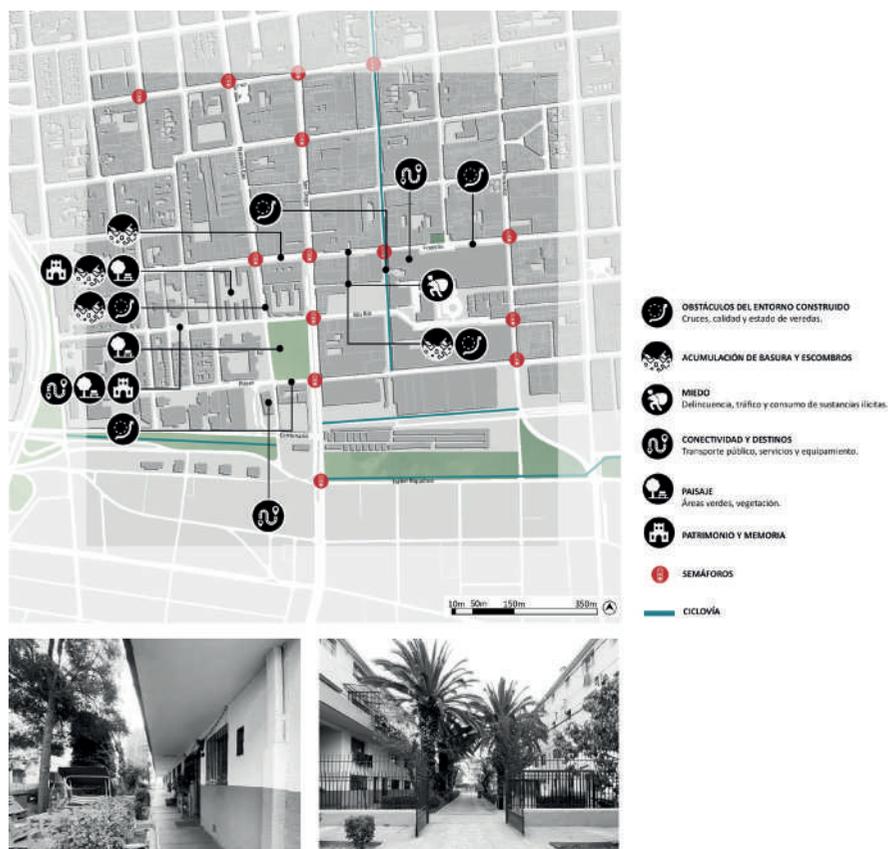


Figura 3. Sector Huemul-Franklin. Fuente: Elaboración de los autores.

caminatas podrían ser mejores si existieran amenidades como bancas, basureros, barandas y elementos que den sombra. Todas aquellas, no obstante, fueron descritas como “rarezas” que están disponibles en contados lugares. Como ilustra el mapa de San Isidro-San Borja construido con los obstáculos mencionados en los grupos focales (Figura 2), el entorno construido es hostil con las personas mayores. Con tal de evitar el deterioro físico que podría implicar dejar de caminar, muchas personas mayores indicaron que han aprendido a “navegar” entre obstáculos, articulando rutas que evitan aquellos lugares en donde podrían sufrir caídas (e.g., veredas deterioradas) o accidentes (e.g., cruces peligrosos).

Caminando en tiempos de pandemia

Los participantes reconocieron temerle a la incapacidad de caminar, retratando la caminata, precisamente, como un símbolo de independencia y una actividad que les permite mantenerse con buena salud. No obstante, la llegada del nuevo coronavirus trajo consigo estrictas restricciones que hicieron de esta una práctica, al menos temporalmente, inviable. Muchas de las personas mayores entrevistadas dejaron de caminar, en especial, durante el inicio de la pandemia (otoño 2020). Algunos indicaron que se volvieron

“pesados” y “menos ágiles”, a pesar de que intentaron realizar ejercicio en sus hogares. Otros agregaron que ahora les cuesta caminar, pero que se han visto obligados a volver a hacerlo para mejorar su salud:

A mí me hizo muy mal esa cuarentena, me puso melancólica, me bajó los brazos, me... me dolían las caderas de estar tanto sentada [...]. Hoy día completamos nosotros 3 semanas de salir a caminar todos los días como 5 o 6 kilómetros en la mañana y eso me da la energía del día. (Mujer, 69 años, República-Ejército)

Cuando fueron consultados por el número de cuadras (~100 metros) que recorrían antes y durante la pandemia, más de mitad de personas mayores (26 de 41 participantes) señaló que sus caminatas se redujeron considerablemente. Otro grupo (10 participantes) afirmó que camina lo mismo, argumentando que han aprovechado todos los espacios disponibles (e.g., permisos) para salir a pie. Asimismo, cuando se les preguntó si sus hábitos habían cambiado, un número significativo (25 de 41 participantes) reveló que habían modificado los horarios en los que caminan. En la mayoría de los casos, estos cambios estuvieron ligados al

temor que les causa la poca gente que ven en las calles producto de la pandemia. Una participante apuntó, por ejemplo, que no utiliza la llamada “franja deportiva”⁶ porque siente temor de caminar por espacios vacíos.

Los relatos de los participantes en tiempos de pandemia usualmente estuvieron marcados por nuevos miedos (e.g., distancia, calles vacías, contagio) y un prolongado encierro causado por medidas que, buscando contener la enfermedad, fueron agresivas con las personas mayores (e.g., cuarentena obligatoria para personas sobre 80 años). Muchos participantes, sobre todo los residentes de torres de departamentos, como los que muestra la Figura 2, declararon sentirse solos y aislados en los periodos de mayores restricciones. Otros aprovecharon los espacios comunes de sus conjuntos para salir al aire libre, socializar y caminar. Así, las áreas verdes de los conjuntos de vivienda de Huemul-Franklin (Figura 3) fueron mencionadas repetidas veces como espacios que ayudaron a resistir mejor la pandemia. Finalmente, muchos participantes se preguntaron sobre lo que ocurrirá una vez que vuelva la “normalidad” y tengan que caminar de nuevo por una ciudad que siempre ha sido hostil con ellos.

V. CONCLUSIONES

La investigación expuesta revela la importancia que tiene la caminata para las personas mayores en sus vecindarios. En el contexto descrito, resulta fundamental promover la caminata no solo en tiempos “normales” sino también en tiempos de pandemia. Cabe indicar que al inicio de la pandemia (22 de marzo 2020) se decretó en Chile a nivel nacional una cuarentena obligatoria para personas mayores de 80 años, que corresponden a casi medio millón de personas. Semanas después (15 de mayo), las mismas restricciones se harían efectivas para personas mayores de 75 años. Casi cinco meses después de las primeras restricciones (25 de julio), y a la luz de los graves problemas que generó el total encierro, se permitió que en fases de cuarentena y transición las personas con más de 75 años pudieran salir a caminar durante 60 minutos tres días a la semana y durante las mañanas (entre 10:00 y 12:00 am). Considerando que la pandemia continuará probablemente por un tiempo, es primordial fomentar la caminata como práctica de autocuidado desde las políticas públicas, incluyendo la planificación y el diseño urbano.

En las entrevistas y grupos focales llevados a cabo, las personas mayores explicaron que ya antes de la pandemia el entorno construido era adverso para sus caminatas, principalmente los cruces y las veredas. La pandemia ha vuelto los entornos urbanos aún más hostiles para las personas mayores. Como consecuencia –y según los/las mismos/as entrevistados/as– sus caminatas se redujeron considerablemente. A las restricciones de acceso al espacio público se sumó el miedo que generaba en ellos la escasez de gente que se ve en las calles producto de la situación sanitaria. De igual

modo, generó temor la posibilidad de contagiarse de coronavirus, dado que muchos espacios urbanos no permiten mantener el distanciamiento físico requerido.

Resalta también la diferencia en las percepciones que tienen las personas mayores sobre el entorno construido según los distintos tipos de barrio que se analizaron en este estudio. En concreto, el sector San Isidro-San Borja, área de edificación en altura que ha sufrido fuertes procesos de verticalización, es percibido como particularmente adverso para caminar. A la fuerte congestión vial, el ruido, las fachadas poco “amables” y la escasa presencia de vegetación, se añade la poca interacción de las personas mayores con los nuevos habitantes que hacen de la caminata una actividad aún más difícil. En Ejército-República, los obstáculos se vieron más ligados al deterioro que existe en las veredas, que a los cambios que ha traído consigo la densificación. Mientras que en Pedro Montt-San Eugenio, el desproporcionado espacio vehicular se traduce en complejos cruces vehiculares que pueden ser una barrera para algunas personas mayores. De forma positiva, destacan, en cambio, los espacios comunitarios presentes en las tipologías edificatorias del sector Huemul-Franklin que han permitido la vida comunitaria y la caminata durante la pandemia. Con el fin de desarrollar ciudades más saludables y resilientes, resulta urgente repensar nuestros barrios y espacios públicos, y adecuarlos a las necesidades de las personas mayores, para así promover la caminata como práctica de autocuidado en tiempos “normales” y tiempos de pandemia.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abusleme, M. y Caballero, M. (2014). *Maltrato a las personas mayores en Chile: Haciendo visible lo invisible*. Santiago: SENAMA. Recuperado de http://www.senama.gob.cl/storage/docs/Maltrato-las-personas-mayores-Chile_Haciendo-visible-lo-invisible-2014.pdf
- Adams, C. (2012). Maltrato en el adulto mayor institucionalizado: Realidad e invisibilidad. *Revista Médica Clínica Las Condes*, 23(1), 84-90. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0716-8640\(12\)70277-8](https://doi.org/10.1016/S0716-8640(12)70277-8)
- Arango, C., Páez, D., Reis, R., Brownson, R. y Parra, D. (2013). Association between the perceived environment and physical activity among adults in Latin America: a systematic review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 10(1), 1-9. DOI: <https://doi.org/10.1186/1479-5868-10-122>
- Barnett, D., Barnett, A., Nathan, A., Van Cauwenberg, J. y Cerin, E. (2017). Built environmental correlates of older adults' total physical activity and walking: a systematic review and meta-analysis. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 14(1), 1-24. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0558-z>
- Charmaz, K. (2006). *Constructing Grounded Theory. A practical guide through qualitative analysis*. Londres: SAGE Publications.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires [CABA] (2015). *Manual de Diseño Urbano*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado de https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/manual_de_diseno_urbano_-_gcba_ago-2015_0.pdf

⁶ Ventana de tiempo (entre 5:00 y 10:00 horas) en el que se puede realizar actividad física incluso si la ciudad se encuentra confinada.

- Clarke, P., Ailshire, J., Bader, M., Morenoff, J. y House, J. (2008). Mobility disability and the urban built environment. *American journal of epidemiology*, 168(5), 506-513. DOI: <https://doi.org/10.1093/aje/kwn185>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2007). *Declaración de Brasilia*. Brasilia: CEPAL. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/21505/1/S2007591_es.pdf
- Corseuil, M., Hallal, P., Brownson, R. y D'orsi, E. (2017). Exploring associations between perceived measures of the environment and walking among Brazilian older adults. *Journal of aging and health*, 29(1), 45-67. DOI: <https://doi.org/10.1177%2F0898264315624904>
- Cramm, J., Van Dijk, H. y Nieboer, A. (2018). The creation of age-friendly environments is especially important to frail older people. *Ageing & Society*, 38(4), 700-720. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0144686X16001240>
- Espinosa, R., Ibaceta, A., Meza, D., Silva, J. y Urzúa, J. (2015). ¿Los tiempos de los semáforos ubicados en Santiago de Chile, permiten que las personas adultas mayores crucen las calles con seguridad? 6° Encuentro Anual Sociedad Chilena de Políticas Públicas, Santiago de Chile.
- Fadda, G. y Cortés, A. (2009). Hábitat y adulto mayor: el caso de Valparaíso. *Revista Invi*, 24(66), 89-113. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582009000200003>
- Fossey, E., Harvey, C., Mcdermott, F. y Davidson, L. (2002). Understanding and evaluating qualitative research. *Australian & New Zealand Journal of Psychiatry*, 36(6), 717-732. DOI: <https://doi.org/10.1046%2Fj.1440-1614.2002.01100.x>
- Franke, T., Sims-Gould, J., Chaudhury, H., Winters, M. y Mckay, H. (2019). 'It makes your life worthwhile. It gives you a purpose in living': mobility experiences among active older adults with low income. *Ageing & Society*, 39(8), 1639-1666. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0144686X18000181>
- Fuentes-García, A., Sánchez, H., Lera, L., Cea, X. y Albala, C. (2013). Desigualdades socioeconómicas en el proceso de discapacidad en una cohorte de adultos mayores de Santiago de Chile. *Gaceta Sanitaria*, 27(3), 226-232. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2012.11.005>
- Gajardo, J., Navarrete, E., López, C., Rodríguez, J., Rojas, A., Troncoso, S. y Rojas, A. (2012). Percepciones de personas mayores sobre su desempeño en el uso de transporte público en Santiago de Chile. *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, 12(1), 88-102. DOI: <http://dx.doi.org/10.5354/0717-6767.2012.22055>
- Geddes, A., Parker, C. y Scott, S. (2018). When the snowball fails to roll and the use of 'horizontal' networking in qualitative social research. *International Journal of Social Research Methodology*, 21(3), 347-358. DOI: <https://doi.org/10.1080/13645579.2017.1406219>
- González, S. (2004). Actividades y salud en el espacio público: El servicio higiénico, un equipamiento urbano no asumido. El caso del centro de Santiago. *Revista de Urbanismo*, (10), 34-72. Recuperado de <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/5093>
- Graham, H., de Bell, S., Flemming, K., Sowden, A., White, P. y Wright, K. (2020). Older people's experiences of everyday travel in the urban environment: a thematic synthesis of qualitative studies in the United Kingdom. *Ageing & Society*, 40(4), 842-868. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0144686X18001381>
- Haselwandter, E., Corcoran, M., Folta, S., Hyatt, R., Fenton, M. y Nelson, M. (2015). The built environment, physical activity, and aging in the United States: A state of the science review. *Journal of aging and physical activity*, 23(2), 323-329. DOI: <https://doi.org/10.1123/japa.2013-0151>
- Herrmann-Lunecke, M., Figueroa, C., Parra, F. y Mora, R. (2021a). La ciudad del no-cuidado: caminata y personas mayores en pandemia. *Revista ARQ*, (109), 68-77. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962021000300068>
- Herrmann-Lunecke, M., Figueroa, C. y Vejares, P. (2021b). Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana en Chile. *URBE*, 13, 1-17. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210128>
- Herrmann-Lunecke, M., Mora, R. y Vejares, P. (2020). Identificación de elementos del paisaje urbano que fomentan la caminata en Santiago. *Revista de urbanismo*, (43), 4-25. DOI: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55975>
- Higuera, E., Román, E. y Fariña, J. (2021). Guidelines for Healthier Public Spaces for the Elderly Population: Recommendations in the Spanish Context. En J. Martínez, C. Mikkelsen y R. Phillips (Eds). *Handbook of Quality of Life and Sustainability* (pp. 35-51). Springer, Cham.
- Instituto Nacional de Estadísticas [INE] (2017). *Censos de Población y Vivienda*. Santiago de Chile.
- Instituto Nacional de Estadísticas [INE] (2018). *Estimaciones y Proyecciones de la Población de Chile 1992-2050*. Total País. Santiago de Chile.
- Lee, L., Avis, M. y Arthur, A. (2007). The role of self-efficacy in older people's decisions to initiate and maintain regular walking as exercise—Findings from a qualitative study. *Preventive medicine*, 45(1), 62-65. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.04.011>
- Nyman, S., Ballinger, C., Phillips, J. y Newton, R. (2013). Characteristics of outdoor falls among older people: a qualitative study. *BMC geriatrics*, 13(1), 1-14. DOI: <https://doi.org/10.1186/1471-2318-13-125>
- Olivi, A., Fadda, G. y Reyes, V. (2016). Movilidad urbana y calidad de vida de las personas mayores en una ciudad vertical. El caso de Valparaíso, Chile. *Revista Márgenes Espacio Arte y Sociedad*, 13(19), 38-47. DOI: <https://doi.org/10.22370/margenes.2016.13.19.1033>
- Organización de los Estados Americanos [OEA] (2015). *Convención Interamericana de Protección de los Derechos de las Personas Mayores*. OEA.
- Pontificia Universidad Católica de Chile [PUC] y Caja Los Andes (2020). *Encuesta Nacional Calidad de Vida en la Vejez*. PUC, Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.cajalosandes.cl/cs/groups/public/documents/document/cmzv/ltiw/~edisp/chile-mayores-20202.pdf>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] y Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] (2017). *La dimensión humana del espacio público*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] y Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2018). *Manual de Calles*. Ciudad de México: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Recuperado de <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
- Strauss, A. y Corbin, J. (1990). *Basics of qualitative research*. Grounded theory procedures and techniques. Newbury Park: SAGE Publications.
- United Nations [UN] (2002). *Political Declaration and Madrid International Plan of Action on Ageing*.
- Vecchio, G., Castillo, B. y Steiniger, S. (2020). Movilidad urbana y personas mayores en Santiago de Chile: el valor de integrar métodos de análisis, un estudio en el barrio San Eugenio. *Revista de urbanismo*, (43), 26-45. Recuperado de <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/57090>
- Warmoth, K., Lang, I., Phoenix, C., Abraham, C., Andrew, M., Hubbard, R. y Tarrant, M. (2016). 'Thinking you're old and frail': a qualitative study of frailty in older adults. *Ageing & Society*, 36(7), 1483-1500. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0144686X1500046X>
- World Health Organization [WHO] (2015). *World report on ageing and health*. World Health Organization.
- Yen, I. y Anderson, L. (2012). Built environment and mobility of older adults: important policy and practice efforts. *Journal of the American Geriatrics Society*, 60(5), 951-956. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1532-5415.2012.03949.x>

ENFOQUE Y ALCANCE

Urbano (ISSN digital: 0718-3607 / ISSN impreso: 0717-3997) es la publicación del Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del Bío Bío y se edita desde el año 1997.

Urbano está especializada en temas urbanos - territoriales y su principal objetivo es explorar, a través de los artículos que publica, la dimensión territorial que adquiere el estudio de la ciudad y el territorio.

Urbano está destinada a investigadores y académicos cuyos manuscritos aporten una visión crítica sobre el fenómeno urbano y sus consecuencias en la transformación de las ciudades medias y en el territorio a escala local y regional, principalmente, en el ámbito iberoamericano, pero con una mirada abierta a los problemas existentes en el sur global.

Urbano está abierta a la diversidad de enfoques y metodologías, sobre todo a investigaciones de carácter multidisciplinario e interdisciplinario que permitan visualizar la ciudad y la región desde un contexto amplio y aplicable a la gestión urbana y territorial.

Urbano admite artículos científicos resultados inéditos de investigación, tesis de Magíster y Doctorado, y comunicaciones de congresos. También admite revisiones temáticas actuales que aporten conocimiento nuevo sobre temas actuales o conceptos en construcción, que se encuentren dentro del enfoque general de la revista. Esporádicamente publica números monográficos como resultado de convocatorias temáticas o como mecanismo de publicación de ejes temáticos afines de congresos nacionales e internacionales.

Urbano se publica en versión electrónica con periodicidad semestral, en la segunda quincena de mayo y de noviembre, teniendo también versión impresa. Acepta artículos en español e inglés. Los artículos enviados deben ser originales e inéditos, y no deben estar postulados simultáneamente para su publicación en otras revistas u órganos editoriales. El envío de manuscritos presupone el conocimiento y la aceptación por parte de las/os autoras/es de las normas editoriales y de las directrices para autores.

Urbano se encuentra indexada en Emerging Source Citation Index de Clarivate Analytics, Redalyc, Latindex Catálogo 2.0, Avery Index, DOAJ, Dialnet, Redib, EBSCO, Actualidad Iberoamericana, ARLA, HAPI Y ERIHPLUS

Urbano se adhiere a la Declaración De San Francisco Sobre La Evaluación De La Investigación (DORA)

POLÍTICA EDITORIAL DE PUBLICACIÓN

Urbano está financiada por el Departamento de Planificación y Diseño Urbano y por la Universidad del Bío-Bío, El Equipo Editorial está comprometido con la comunidad científica para garantizar la ética y la calidad de los artículos publicados.

1. Publicación en Urbano

El envío, el proceso de revisión y el proceso de producción del número en el que se inserta el artículo no tiene costo alguno en Urbano.

La revista lanza convocatorias que definen las líneas temáticas de los siguientes números y que son anunciadas en su página electrónica. Además, la revista mantiene una ventanilla abierta para la recepción de manuscritos que pueden optar a ser publicados en los números que se encuentren en proceso.

Los artículos se reciben en español y en inglés a través de la plataforma digital debiendo ajustarse al formato indicado en las Normas Editoriales y Directrices para autores. El no cumplimiento de estas normas editoriales supone el rechazo del artículo en el proceso editorial o el retracto del artículo en caso de haber sido publicado.

Para poder optar a publicar en Urbano es necesario lo siguiente:

1. Los artículos deben estar redactados en formato científico y ser resultados de investigaciones propias. Urbano no publica artículos de investigación aplicada.
2. Los artículos deben ser inéditos y no estar publicados ni postulados para su publicación de forma simultánea en otra revista u órgano o editorial.
3. Los artículos deben ser originales y rigurosos. Urbano se opone al plagio académico por lo que rechaza todo artículo con datos fraudulentos, originalidad comprometida o envíos duplicados.
4. Los artículos deben omitir toda referencia a la identidad del autor/a o autores/as en el texto, siendo la plataforma digital el lugar en el que obligatoriamente se incluyen los nombres, las filiaciones de las/os autoras/es y sus orcid.
5. Los artículos deberán omitir las fuentes de financiamiento de la investigación en el texto, siendo la plataforma digital el lugar en el que obligatoriamente se incluyen las instituciones financiadores, tanto para el caso de proyectos de investigación como tesis de magíster y/ o doctorado.
6. Los artículos deben incluir en el manuscrito las citas

bibliográficas a los autores en los que se basa, siendo obligatoria su recopilación en la sección final “Referencias Bibliográficas”.

7. Los artículos deben incluir un mínimo de 20 referencias bibliográficas de las que, al menos un tercio deben tener una antigüedad menor o igual a 5 años.
8. Los artículos limitarán a 3 las autocitas de los/as autores/as.

2. El proceso de revisión editorial y por pares

Una vez recibido el artículo, el proceso de revisión se divide en dos partes: revisión editorial y revisión por pares.

En primer lugar, los trabajos recibidos son objeto de una evaluación preliminar por parte del Comité Editorial que revisa el ajuste a las Normas Editoriales y Directrices para Autores, al enfoque de la revista, a la temática de la convocatoria —en caso de enmarcarse en alguna— y el cumplimiento de unos criterios mínimos de calidad y rigor. A partir del 2019 esta labor se realizara complementada con el software de Plagio Turnitin. Esta evaluación puede culminar en el rechazo del artículo o en su avance en el proceso editorial.

Una vez establecida la pertinencia de los artículos, se someten a un arbitraje anónimo por medio del sistema doble ciego. El panel de expertos está conformado por investigadores nacionales e internacionales especialistas en diversas áreas vinculadas al urbanismo externos a la entidad editora, al menos, en un 80%. Para asegurar la objetividad de las evaluaciones, estos expertos no deben presentar ningún conflicto de intereses con respecto a la investigación, las/os autoras/es y/o los financiadores de la investigación. Los artículos revisados serán tratados de forma confidencial. Los expertos realizan la revisión según la pauta de evaluación de Urbano y recomiendan una decisión al editor que plantea tres categorías:

PUBLICABLE (cambios sugeridos por evaluador opcionales y por editor obligatorios).

PUBLICABLE CON MODIFICACIONES (cambios sugeridos por evaluador y editor obligatorios).

NO PUBLICABLE (rechazado).

En caso de discrepancia entre evaluadores, el artículo se envía a un tercer árbitro. Si este proceso de revisión por pares califica el artículo como PUBLICABLE CON MODIFICACIONES el Equipo Editorial establece la necesidad de una segunda ronda de evaluación, en función de los requerimientos de los evaluadores. En caso de solicitar revisiones menores, no es necesaria segunda ronda de evaluación y el Equipo Editorial comprueba que las sugerencias han sido incorporadas. En caso de solicitar revisiones mayores, el artículo es enviado a una segunda ronda de evaluación. En ambos casos el equipo editorial establece un plazo para recibir las subsanaciones del artículo. Si tras la segunda ronda

los evaluadores vuelven a solicitar revisiones mayores, el artículo será rechazado.

La decisión final e inapelable sobre la publicación de un artículo es competencia exclusiva del Equipo Editorial de la revista y es comunicada a través de la plataforma digital.

Algunos datos de interés en relación a este proceso de evaluación durante el 2018 son los siguientes:

1. Se recibieron 34 manuscritos de 9 países.
2. La tasa de rechazo de los artículos en el año 2018 fue de un 30% de los artículos recibidos en el primer proceso de revisión editorial, y de un 15% de los artículos recibidos en el proceso de revisión por pares.
3. El panel de evaluadores estuvo compuesto por 74 expertos de 10 Países.
4. El periodo medio de evaluación por artículo es de 3,8 meses.
5. Se publicaron 16 artículos en los dos últimos números.
6. La pauta de evaluación es accesible por los potenciales autores.

3. Política de acceso abierto

Urbano publica la versión Post-Print del artículo en acceso abierto en su repositorio institucional.

Urbano autoriza a las/os autoras/es a difundir a través de sus páginas electrónicas personales o a través de cualquier repositorio de acceso abierto una copia del trabajo publicado, junto a la cual ha de incluirse el artículo citado de forma completa —incluyendo año, título completo, nombre de Urbano, número y páginas donde fue publicado añadiendo, además, DOI y/o el enlace al artículo en la página electrónica de Urbano.

4. Archivo de datos

Urbano utiliza el sistema LOCKSS para crear un sistema de archivo distribuido entre bibliotecas colaboradoras, a las que permite crear archivos permanentes de la revista con fines de conservación y restauración.

Urbano incluye la bibliografía citada en cada artículo como un campo exportable en formato Dublin Core según el protocolo OAI-PMH.

5. Derechos de autor y licencias

El contenido de los artículos que se publican en cada número de Urbano, es responsabilidad exclusiva de los/as autores/as y no

representan necesariamente el pensamiento ni comprometen la opinión de la Universidad del Bío-Bío.

Las/os autoras/es conservan sus derechos de autor, sin embargo, garantizan a la revista el derecho de primera publicación y difusión de su obra. La publicación del artículo en Urbano estará sujeta a la Licencia de Reconocimiento de Creative Commons CC-BY-SA que permite a otros compartir-copiar, transformar o crear nuevo material a partir de esta obra con fines no comerciales, siempre y cuando se reconozcan la autoría y la primera publicación en esta revista, y sus nuevas creaciones estén bajo una licencia con los mismos términos.



POLÍTICA DE PUBLICACIÓN

1. Responsabilidades y derechos de las/os autoras/es:

Al enviar el manuscrito, los autores deben enviar un documento en el que declaran de forma responsable:

1. Que todos los/as autores/as han contribuido significativamente a la investigación y/o redacción del artículo.
2. Que los datos de la investigación son originales, propios y auténticos.
3. Que ceden a Urbano los derechos de comunicación pública de su manuscrito para su difusión y explotación a través del Open Journal System —o cualquier otro portal que escoja el editor— para la consulta en línea de su contenido y de su extracto, para su impresión en papel y/o para su descarga y archivo —todo ello en los términos y condiciones especificados en las plataformas donde se encuentre alojada la obra.

Tras las rondas de revisión de pares evaluadores, los/as autores/as deben incorporar las sugerencias o argumentar su rechazo, adjuntando una carta de respuesta a los revisores explicando las modificaciones del manuscrito, dentro del plazo solicitado por el editor.

A lo largo del proceso editorial, los/as autores/as deben incorporar las correcciones formales y de fondo solicitadas por el Equipo Editorial.

A lo largo del proceso editorial, las/os autoras/es tienen derecho a retirar su artículo del proceso editorial, justificando esta decisión al Equipo Editorial.

Tras el proceso de revisión de estilo, las/os autoras/es tienen derecho a revisar la última versión del texto antes de ser publicada. La aprobación de esta versión supone el cierre del texto para su diagramación y publicación, sin posibilidad de cambios a posteriori.

2. Responsabilidades editoriales:

El Equipo Editorial debe tomar en consideración para su publicación todos los manuscritos enviados, basando su decisión en los aportes científicos del mismo y el cumplimiento de las normas editoriales.

El Equipo Editorial debe buscar evaluadores expertos en el área específica del manuscrito preservando en todo momento el anonimato de los/as autores/as y de los/as evaluadores/as y el carácter académico y científico de la publicación.

El Equipo Editorial debe mantener una comunicación constante con autores y evaluadores externos, debiendo aclarar todas las dudas que surjan durante el proceso editorial.

El Equipo Editorial tiene la autoridad completa para aceptar o rechazar un manuscrito. Las razones por las que emita este veredicto pueden ser las siguientes:

1. El artículo no se ajusta a la temática de la convocatoria y/o al enfoque general de Urbano.
2. El artículo no se ajusta a estas Normas Editoriales y/o las Directrices para Autores
3. El artículo no se ajusta a un estándar mínimo de calidad científica y/o de rigurosidad.
4. El artículo recibe evaluaciones negativas en las rondas de revisión por pares.
5. El artículo no incorpora las sugerencias de los evaluadores y peticiones del Equipo Editorial en los plazos establecidos.
6. El artículo recibe solicitudes de cambios mayores en segunda ronda de revisión por pares.

El Equipo Editorial debe publicar correcciones, aclaraciones, retractaciones y disculpas cuando sea necesario.

El Equipo Editorial no debe tener ningún conflicto de interés en relación a los artículos enviados y debe velar porque los evaluadores tampoco los tengan con respecto a las investigaciones que evalúan.

El Equipo Editorial debe asegurar que los artículos publicados en Urbano cumplen con los criterios éticos de publicaciones científicas fijados por el Committee on Publication Ethics (COPE) no permitiendo el fraude académico, inclusión de datos fraudulentos ni el plagio o autoplagio de artículos que supongan partes relevantes de las aportaciones. La detección de estas prácticas supone el rechazo o retracto inmediato del artículo.

El Equipo Editorial debe aspirar a mejorar y actualizar constantemente su revista.

3. Responsabilidades de los evaluadores externos.

Los evaluadores deberán rechazar las evaluaciones solicitadas por el Equipo Editorial cuando no posean suficiente competencia, experiencia y conocimiento del tema específico del manuscrito.

Los evaluadores deberán informar al equipo editorial cuando existan potenciales conflictos de intereses.

Los evaluadores deben realizar un análisis objetivo de los manuscritos que revisen, fundamentando sus observaciones y en el plazo solicitado por el Equipo Editorial.

Los evaluadores deberán mantener la confidencialidad del manuscrito durante el proceso editorial, no siendo posible difundir o utilizar su contenido.

Los evaluadores deberán mantener la confidencialidad sobre su vinculación con el manuscrito.

FOCUS AND SCOPE

Urbano (Digital ISSN: 0718-3607 / ISSN printed: 0717-3997) has been published by the Department of Planning and Urban Design at the University of the Bío-Bío since 1997.

Urbano specializes in urban-territorial issues and its main objective is to explore, through the articles it publishes, the territorial dimension of the study of the city and the territory. Urbano is open to a variety of approaches and methodologies, especially to multidisciplinary and interdisciplinary research that makes it possible to visualize the city and region from a broad context that is applicable to urban and territorial management.

Urbano is intended for researchers and academics whose manuscripts provide a critical vision of the urban phenomenon and its consequences for the transformation of medium-sized cities and territories at the local and regional level, mainly in the Ibero-American arena, but also regarding the existing problems in the global south.

Urbano accepts scientific articles on unpublished research results, master's and doctoral theses, and conference proceedings. It also publishes review articles that are within the journal's general focus and contribute new knowledge on current issues or concepts currently in development. Urbano is published biannually in the second half of May and November in digital and paperback editions. It accepts articles written in Spanish and English. The submitted articles must be original and unpublished and must not simultaneously be before another journal or editorial body for consideration. It prints general issues with assorted manuscripts within its focus and scope, and occasionally publishes monographic issues resulting from thematic calls for papers, or as a means of publishing core topics related to national and international conferences. The submission of manuscripts presupposes that authors have knowledge of and accept the Editorial Norms and Guidelines for Authors.

Urbano is indexed in Emerging Source Citation Index de Clarivate Analytics, Redalyc, Latindex, Avery Index, DOAJ, Dialnet, Redib, REBIUN, EBSCO, Open Archives, JournalTOCs, Actualidad Iberoamericana, ARLA, ERIHPLUS y HAPI.

Urbano adheres to the San Francisco Declaration on Research Assessment (DORA).

INDEXATION

AVERY Index, DOAJ, EBSCO, Latindex, Actualidad Iberoamericana (IC), ARLA, RedAllyc, REDIB, DORA, Emerging Source Citation Index de Clarivate Analytics, ERIHPLUS y HAPI

EDITORIAL POLICIES AND PUBLICATION ETHICS

Urbano's Editorial Team is committed to the scientific community and to ensuring the ethics and quality of the articles published.

1. Publication in Urbano

Urbano does not charge authors any fees for submission, the article-review process or issue production

The journal launches calls for papers that define the thematic lines of the following issues and are announced on its website. In addition, the journal maintains an open window for the submission of manuscripts that can then be published in issues that are in the process of publication.

Articles may be submitted in Spanish or English via the online platform and must conform to the format indicated in the Editorial Norms and Guidelines for Authors. Failure to comply with these editorial norms means the article will be rejected during the editorial process or retracted if it has already been published.

To be eligible to publish in Urbano, the following are required:

1. Articles must be written in scientific format and be the results of the author's own research. Urbano does not publish applied research articles.
2. Articles must be unpublished and must not simultaneously be before another journal or editorial body for consideration.
3. Urbano opposes academic plagiarism and therefore rejects any article with fraudulent data, compromised originality or duplicate submissions.
4. Articles must omit all references to the identity of the author(s) within the text. The names and affiliations of the author(s) should be given on the online platform.
5. Articles must not cite the sources of research funding in the text, but rather in a footnote on the first page of the article. The names and affiliations of the author(s) should be given on the online platform.
6. Articles must include the bibliographic citations to the research on which the paper is based and these must be compiled in a final "References" section.
7. Articles must include a minimum of 20 bibliographic references, of which at least one third must be less than or equal to 5 years old.
8. Articles are limited to 3 author self-citations.

2. Peer and editorial review process

Once the article is received, the review process is divided into two parts: editorial review and peer review.

Firstly, papers are subject to preliminary evaluation by the Editorial Committee, which reviews the article's conformity to: the Editorial Norms and Guidelines for Authors, the journal's focus, the theme of the call for papers in the case there is one, and compliance with minimum criteria for quality and rigor. As of 2019, the plagiarism software Turnitin will also be used to complement this evaluation, which may culminate in the rejection of the article or its progression through the editorial process.

Once the pertinence of an article has been established, it is subject to double blind peer evaluation. The panel of experts is comprised of national and international researchers unaffiliated with the publisher in 80%, who are specialists in different areas related to urban planning. These must not have any conflict of interest with respect to the research, the author(s) and/or the financiers of the investigation. All evaluations are objective, and the reviewed articles will be treated confidentially. Experts carry out reviews according to the Urbano evaluation guidelines and make one of three recommendations to the editor:

PUBLISHABLE (changes suggested by the reviewer are optional and those of the editor are mandatory).

PUBLISHABLE WITH MODIFICATIONS (changes suggested by evaluator and editor are obligatory).

NOT PUBLISHABLE (rejected by peer assessment)

If there is any discrepancy between evaluators, the article is sent to a third to arbitrate. If this peer assessment process considers the article to be PUBLISHABLE WITH MODIFICATIONS, the Editorial Team establishes the need of a second assessment round, depending on the evaluators' requirements. If minor revisions are requested, a second round is not necessary and the Editorial Team confirms that the suggestions have been included. If major revisions are requested, the article is sent to a second round of assessment. The editorial team, in both cases, sets a period to receive the corrections of the article. If, after the second round, major revisions are requested again, the article will then be rejected.

The result of the peer assessment, is made clear to the authors, through the sending of the respective assessment guidelines (in anonymous format).

Some data of interest in relation to this evaluation process during 2017 are the following:

1. 34 manuscripts were received from 9 countries.
2. The rejection rate of the articles in 2018 was 30% of the articles received in the first editorial review process, and 15% of the articles received in the peer review process.

3. The panel of evaluators was composed of 74 experts from 10 countries.
4. The average evaluation period per article is 3.8 months.
5. 16 articles were published in the last two numbers.
6. The evaluation guideline is accessible by potential authors.

3. Open access policies

Urbano publishes the Post-Print version of the article in open access format in their institutional archive.

Urban authorizes the authors to disseminate through their personal electronic pages or through any open access repository a copy of the published work, together with which the cited article must be included in its entirety — including year, title full, name of Urbano, number and pages where it was published by adding, in addition, DOI and / or the link to the article on the Urbano website.

4. Data archive

Urbano uses the LOCKSS system to create an archive system distributed between collaborating libraries. This system allows creating permanent files of the journal for conservation and restoration purposes.

Urbano includes the bibliography cited in each article as an exportable field in Dublin Core format as per the OAI-PMH protocol.

5. Copyright and licenses

The content of the articles which are published in each edition of Urbano, is the exclusive responsibility of the author(s) and does not necessarily represent the thinking or compromise the opinion of the University of the Bio-Bio.

The author(s) conserve their copyright and guarantee to the journal, the right of first publication of their work, which will simultaneously be subject to the Creative Commons Recognition License CC BY-SA, which allows others to share-copy, transform or create new materials from this work for non-commercial purposes, as long as they recognize authorship and the first publication in this journal, and its new creations are under a license with the same terms.



PUBLICATION ETHICS POLICY

1. Responsibilities and rights of the author(s)

The authors, on sending the manuscript, must send a document where they responsibly declare:

1. That all the author(s) have significantly contributed to the research and/or writing of the article.
2. That the information of the research is original, their own and authentic.
3. That they transfer to Urbano, the rights of public communication of their manuscript for its dissemination and use in the Open Journal System, or any other social network or online portal which the Editorial Team chooses. This is for the online consultation of its content and its abstract, for its printing in paper and/or for its download and archiving, all this under the terms and conditions specified on the platforms where the work is housed.

The author(s), after the rounds of peer evaluator review, must include the suggestions or argue against their rejection, attaching a letter of response to the revisors, explaining the modifications of the manuscript, within the period requested by the editor

The author(s), throughout the editorial process, must include the formal corrections and grounds requested by the Editorial Team.

The author(s), throughout the editorial process, are entitled to withdraw their article from the editorial process, justifying this decision to the Editorial Team.

The author(s), after the style revision process, are entitled to review the last version of the text before it is published. The approval of this version, entails the closing of the text for its diagramming and publication, with no possibility of making changes later.

2. Editorial responsibilities.

The Editorial Team must take into consideration for the publication all the manuscripts sent, basing their decision on their scientific contribution and the compliance of the editorial standards.

The Editorial Team must seek expert evaluators in the specific area of the manuscript, preserving at all times, the anonymity of the author(s) and the evaluator(s) and the academic and scientific nature of the publication.

The Editorial Team must remain in constant contact with the external evaluators and authors, duly clearing up all doubts that arise during the editorial process.

The Editorial Team has the complete authority to accept or reject a manuscript. The reasons why they give this verdict may be the following:

1. If the article does not fit the topic of the call and/or the general approach of Urbano.
2. If the article does not fit the editorial standards and/or the guidelines for authors.
3. If the article does not fit the minimum standards of scientific quality and/or rigor.
4. If the article receives negative evaluations in the peer evaluation rounds.
5. If the article does not incorporate the suggestions of the evaluators or requests of the Editorial Team within the set periods.
6. If the article receives requests for major modifications in the second peer review stage.

The Editorial Team must publish corrections, clarifications, retractions and apologies when so required.

The Editorial Team must not have any conflict of interest regarding the articles sent and must watch that the evaluators do not have any regarding the research they are evaluating. The Editorial Team must guarantee that the articles published in Urbano comply with the ethical criteria for scientific publications established by the Committee on Publication Ethics (COPE) not permitting academic fraud, including fraudulent data or the plagiarism or autoplagiarism of articles which are considered to be relevant parts of the contributions. The detection of these practices will lead to the rejection or immediate withdrawal of the article.

The Editorial Team must aspire to constantly improve and update the journal.

3. Responsibilities of external evaluators.

The evaluators must reject assessments requested by the Editorial Team when they do not have enough competence, experience and knowledge of the specific matter of the manuscript.

The evaluators must report potential conflicts of interest to the editorial team.

The evaluators must make an objective analysis of the manuscripts they are reviewing, giving grounds for their comments and doing this within the period established by the Editorial Team.

The evaluators must maintain the confidentiality of the manuscript during the editorial process with it not being possible to disseminate it or use its content.

The evaluators must keep their relationship with the manuscript confidential.

URBANO

Número 45/Number 45
Publicación semestral/Biannual publication
Mayo 2022/ May 2022
www.revistaurbano.cl

Publicada por/Published by
Departamento de Planificación y Diseño Urbano. Facultad de
Arquitectura, Construcción y Diseño. Universidad del Bío - Bío
Concepción. Chile
ISSN impreso: 0717 - 3997
ISSN online: 0718 - 3607

Urbano es la revista editada por el Departamento de
Planificación y Diseño Urbano de la Universidad del Bío - Bío.

Urbano se plantea como una publicación semestral
especializada en temas urbanos-territoriales, destinada a explorar
la dimensión científica y de investigación que adquiere el
estudio de la ciudad y el territorio. Se publica en versión impresa
y electrónica, con periodicidad regular y salida en los meses de
Mayo y Noviembre. La revisión de artículos es realizada por pares
evaluadores externos, de forma anónima

Urbano está destinada a investigadores, profesionales y
académicos, y su propósito establecer una visión crítica sobre el
fenómeno urbanizador con especial énfasis en la transformación
de las ciudades medias y el territorio a escala regional y local.
Urbano publica trabajos inéditos y está abierta a la diversidad de
enfoques y metodologías, resaltando investigaciones de carácter
multidisciplinario e interdisciplinario que permitan visualizar
la ciudad y la región desde un contexto amplio y aplicable a la
gestión urbana y territorial.

Urbano está financiada por la Facultad de Arquitecturas
Construcción y Diseño, a través de la vicerrectoría Académica de
la Universidad del Bío-Bío y a través de Programa de Información
Científica CONICYT /Concurso Fondos de Publicación de Revistas
Científicas 2018/ Proyecto Mejoramiento de Visibilidad de
Revistas UBB (Código:FP180007)

Las opiniones y criterios expuestos en los artículos son
de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan
necesariamente la opinión de la dirección de la revista.

CONTACTO EDITORIAL/contact
Equipo editorial revista Urbano. Facultad de Arquitectura,
Construcción y Diseño. Universidad del Bío - Bío
Avda. Collao 1202, Concepción 4051381 , Chile
Fono:+56 41 3111406. Fax:+56 41 3111038
Email: revistaurbano@ubiobio.cl

