

Panel 1- Servicios Eco sistémicos y bienestar humano en ambientes urbanos

Servicios Ecosistémicos y Comunidades y Ciudades Sostenibles Hacia una agenda Latinoamericana

**German I. Andrade
Investigador CODS**

Se presentan los conceptos generales actuales de servicios ecosistémicos, en relación con las ciudades y regiones urbanas, con énfasis en Latinoamérica. Se propone la adopción de un marco de investigación que reconoce los servicios ecosistémicos urbanos como ejes estructuradores de los beneficios de la naturaleza en los asentamientos urbanos, señalando las dependencias de escala espacial y temporal, y las condiciones de implementación. Se comparará el concepto de Servicios Ecosistémicos en ambientes urbanos, con el actual desarrollo de “Contribuciones de la Naturaleza a la Gente” (*Nature Contributions to People* NCP) de la IPBES (Plataforma Intergubernamental de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos, por sus siglas en inglés), señalando el valor agregado de este último. Se hace un llamado a identificar las barreras que han impedido la adopción de una agenda de servicios ecosistémicos urbanos en la región, y se complementará el argumento con algunos casos de ciudades latinoamericanas. La intervención servirá de base para la invitación a aunar esfuerzos en la consolidación de una red de investigación orientada a la incidencia, en la relación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 11, con el 13 (acción por el clima) y 14 (vida de los ecosistemas terrestres).

**Aplicación del enfoque socio-ecológico para comprender las ciudades dentro de su territorio:
el caso del Área Metropolitana de Barranquilla
Juanita Aldana-Domínguez, Universidad del Norte
juanitaldana@gmail.com**

Avanzar hacia la sostenibilidad urbana se ha convertido en una prioridad global debido a que las ciudades concentran la mayor parte de la población humana y son los epicentros donde se deciden las políticas que definen la transformación del territorio más allá de los límites urbanos. Además, la expansión urbana afecta negativamente a la biodiversidad al producir la pérdida, fragmentación y degradación de los ecosistemas¹. Las ciudades enfrentan grandes retos para lograr la sostenibilidad pero también tienen el potencial de proveer soluciones a estos retos². En esta presentación se presenta el enfoque socio-ecológico para analizar y gestionar las ciudades y su territorio con el objetivo de aportar al bienestar humano teniendo en cuenta los límites biofísicos de sus ecosistemas. Se presenta el caso de estudio del Área Metropolitana de Barranquilla (AMB), Colombia conceptualizada con un sistema socio-ecológico (SSE)³, en el que se analizan los componentes y las interacciones para proponer la planificación socio-ecológica como un modelo de planificación integrada que conceptúa el territorio como un SSE y que gestiona los flujos de suministro-demanda de servicios para el bienestar humano⁴.

Conceptuar las ciudades como un SSE, parte por reconocer que éstas no pueden entenderse fuera del territorio del que hacen parte y donde se encuentran los ecosistemas que proveen los servicios que sustentan, gran parte, del bienestar humano de su población. Los SSE han sido definidos como sistemas ecológicos intrincadamente ligados con sistemas sociales, que se

han ido moldeando y adaptando conjuntamente, convirtiéndose en un sistema complejo adaptativo de humanos en la naturaleza⁵.

El Sistema Ecológico del AMB está compuesto por unos ecosistemas, que en un gradiente que va desde los más naturales (pero igualmente transformados) como el bosque seco tropical y los manglares, hasta los más urbanos como las áreas verdes urbanas y los patios de las casas, suministran múltiples servicios de abastecimiento, regulación y culturales, y en menor medida una serie de deservicios al Sistema Social. Estos ecosistemas asociados a territorios urbanos han sido muy poco estudiados en el Caribe colombiano y han sido profundamente transformados en el desarrollo histórico de la sociedad.

La valoración socio-cultural de los servicios de los ecosistemas en el AMB mostró que el bosque seco tropical y los manglares son los ecosistemas menos valorados socialmente. Además, a pesar de su importancia para la provisión de servicios de regulación, los cuales condicionan gran parte del resto de servicios, han sido poco considerados en la planificación territorial.

El Sistema Social está compuesto por los diferentes grupos de actores sociales que, en función de los valores socio-culturales y monetarios, demandan los servicios de los ecosistemas para generar una parte de su bienestar. En la investigación se encontró que existen diferentes grupos de beneficiarios resaltándose los habitantes urbanos como un grupo con comportamientos pro-ambientales y que valora los servicios culturales. El sistema social a través de sus instituciones gestiona el territorio afectando el suministro de estos servicios. Se identificaron a los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), como la institución formal legal que a nivel municipal define los usos del suelo que determinan en parte el flujo de servicios de los ecosistemas.

La visión socio-ecológica de un territorio que incluye una metrópoli como la analizada en este estudio permite visibilizar las relaciones complejas que ocurren entre el sistema ecológico y social, es decir los servicios/deservicios de los ecosistemas y las respuestas institucionales que definen su manejo.

La sostenibilidad urbana estará determinada por la gestión adecuada de los ecosistemas (que según el caso incluirá la restauración y protección), la visibilización de los servicios de los ecosistemas (a través de por ejemplo de la cartografía de servicios, o de la valoración social de estos) y su inclusión en los instrumentos de planificación territorial.

Bibliografía

1. Elmqvist, T., Zipperer, W. & Güneralp, B. in *Routledge Handbook of Urbanization and Global Environmental Change*. (eds. Seto, K. C., Solecki, W. D. & Griffith, C. A.) 139–151 (Routledge Taylor & Francis Group, 2016).
2. Seto, K., Golden, J., Alberti, M. & Turner, B. L. Sustainability in an urbanizing planet. *Proc. Natl. Acad. Sci.* 201606037 (2017). doi:10.1073/pnas.1606037114
3. Aldana-Dominguez, J. *Hacia una planificación socio-ecológica del Área Metropolitana de Barranquilla (Colombia): Integrando la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas para el bienestar humano*. (Universidad Autónoma de Madrid, 2018).
4. Montes, C. & Palomo, I. in *Planificación en áreas protegidas: territorio y cambio climático* (ed. Goll, E.) 43–60 (Cooperación Alemana – GIZ, 2015).
5. Berkes, F. & Folke, C. *Linking social and ecological systems for resilience and sustainability: management practices and social mechanisms for building resilience*. (Cambridge University Press, 1998).

Planificación urbana orientada a los servicios ecosistémicos: ¿Un enfoque necesario para el cumplimiento de los ODS?

Sonia Reyes Paecke, Biol., MA., PhD. Profesora Asistente, Pontificia Universidad Católica de Chile. Investigadora Asociada CEDEUS.

La importancia de los servicios ecosistémicos para el bienestar humano está muy bien documentada en la literatura científica. En ciudades, los principales proveedores de servicios ecosistémicos son los parques, arbolado urbano, áreas semi-naturales como cerros, humedales, ríos, bordes costeros o lacustres, y bosques remanentes. Los países industrializados – en particular Europa, Australia y Norteamérica – han avanzado bastante en la aplicación del enfoque de servicios ecosistémicos en la planificación urbana, mediante conceptos como infraestructura verde o verdeazul y, más recientemente, “soluciones basadas en la naturaleza (SBN)”. Estas SBN utilizan procesos naturales para enfrentar problemáticas como la contaminación urbana, control de inundaciones, regulación de la isla de calor urbana, adaptación al cambio climático, recuperación de barrios deteriorados y fortalecimiento de la vida comunitaria.

En América Latina se han implementado numerosas iniciativas de recuperación de espacios semi-naturales, construcción de áreas verdes, y arborización urbana, y algunas de estas iniciativas explícitamente mencionan los servicios ecosistémicos. Pero no se observa una política consistente de planificación o diseño urbano orientado a los servicios ecosistémicos, sino que en la mayoría de los casos estas acciones son puntuales, con escasa continuidad, y muy dependientes del interés o convicción de autoridades urbanas transitorias.

Nuestra investigación se ha orientado a profundizar en las posibilidades de incorporación del concepto de servicios ecosistémicos en las políticas y en la planificación urbana. Para ello hemos trabajado con profesionales municipales y de servicios públicos vinculados a políticas ambientales, planificación urbana y manejo de la vegetación urbana. Aunque se trata de una investigación realizada en Chile, entrega elementos útiles para otras ciudades de América Latina. La mayoría de los profesionales que ha participado en los estudios considera que el enfoque de servicios ecosistémicos es útil para su trabajo, destacando la posibilidad de identificar y cuantificar los beneficios directos e indirectos que genera su acción en el territorio. Se valoran especialmente los servicios de regulación (e.g. captura de contaminantes, regulación microclimática, regulación de inundaciones), y los servicios culturales (e.g. contacto con la naturaleza, ornamentación, mejoramiento de la vida comunitaria y sentido de pertenencia).

Planteamos que, para enfrentar el desafío de los ODS debemos traspasar conceptos complejos como servicios ecosistémicos a las acciones cotidianas de los agentes públicos y a sus lógicas de actuación. La transición deliberada hacia ciudades más sostenibles, justas y saludables requiere de nuevos conocimientos y nuevas prácticas que solo surgirán de iniciativas transdisciplinarias que involucren a investigadores, profesionales y ciudadanos.

¿Influyen los espacios verdes urbanos en nuestra salud?

Dra. Ana Faggi, Facultad de Ingeniería, Laboratorio Bioambiental de Diseño, Universidad de Flores

Parques, plazas, reservas naturales son áreas multifuncionales que brindan diversos beneficios ambientales y culturales dependiendo de su tamaño, ubicación, diseño e infraestructuras. En la densa matriz urbana, indiscutiblemente, estos espacios verdes urbanos son sitios ideales para realizar actividades recreativas y de descanso, dentro del ajetreado espacio público de las grandes ciudades.

En la actualidad, con un crecimiento sin precedentes poblacional, urbano, productivo y de degradación ambiental, los espacios verdes urbanos trascienden sus orígenes. Si bien, la revolución industrial marcó la necesidad de generar entornos que mejoraran la sanidad dentro de conglomerados habitacionales densos, la crisis ecológica actual los revaloriza desde sus servicios eco sistémicos con poderes de mitigación y regulación climática.

Por otro lado, un aspecto a destacar es que, en nuestro tiempo, ayudan al urbanita a sentirse mejor. Hoy, los problemas cardiovasculares, respiratorios crónicos, mentales y el cáncer se han convertido en los males principales de los habitantes urbanos, muchos de los cuales presentan obesidad, alta presión, diabetes, ingieren dietas no saludables, son sedentarios y sufren de estrés. Se suman, además, otras dolencias frecuentes como alergias, asma y enfermedades autoinmunes, que suelen asociarse con una alteración de la relación humana con el mundo microbiano.

La urbanización ha reducido las oportunidades del contacto, tanto físico como mental, con la Naturaleza y la mayoría de los individuos pasa su tiempo en espacios interiores, donde la tecnología ocupa el lugar principal. Esta desconexión del hombre con la Naturaleza lo lleva a padecer stress crónico y diversas enfermedades inflamatorias. Dolores de espalda, de cabeza y cuello, falta de atención, hiperactividad, ansiedad, depresión, insatisfacción, demencia, envejecimiento prematuro, abuso de alcohol y drogas son algunos de sus síntomas. Se afirma que las conexiones pasadas y presentes con el medio natural junto a otros factores de calidad de vida, aumentan en el individuo su capacidad de adaptación, es decir su resiliencia, reduciendo el nivel de estrés crónico.

Hay evidencias, a través de investigaciones de las últimas décadas, del poder sanador que tiene el contacto con la Naturaleza. Este opera por vías biomédicas, sociales y culturales a través de múltiples mecanismos moleculares. Estos hallazgos sustentan desde la perspectiva de la Biología, las relaciones entre Naturaleza y Salud que desde largo tiempo intuían los psicólogos ambientales. La eficacia regeneradora de la Naturaleza sobre el bienestar humano ha sido aplicada a la creación de paisajes “sanadores”. Son los llamados diseños del espacio exterior con potencial terapéutico donde los pacientes se benefician de la observación pasiva o del acceso directo a la Naturaleza en hospitales y geriátricos como parte del proceso terapéutico de rehabilitación. Se presentan evidencias que surgen de investigaciones diversas y un estudio sobre cómo forma y tamaño de espacios verdes en el área metropolitana de Buenos Aires influyen en las actividades físicas activas y pasivas de los usuarios.

Vínculos urbanos-rurales y ciudades incluyentes

Chiara Cazzuffi. RIMISP – Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural

América Latina se está urbanizando, pero no solo en las grandes ciudades: casi la mitad de la población de la región vive en ciudades pequeñas y medianas que tienen relaciones

funcionales fuertes con su entorno rural. El concepto de “vínculos urbanos-rurales” refleja la creciente interconexión entre áreas urbanas y rurales a través de flujos de personas, bienes, servicios, dinero y servicios medioambientales. Existe evidencia de que los vínculos urbanos-rurales contribuyen al crecimiento y a la reducción de la pobreza en las áreas rurales (Berdegué et al., 2015 y Christiaensen & Todo, 2016). Pero queda mucho por aprender sobre cómo las relaciones entre áreas rurales y urbanas pueden contribuir a un crecimiento inclusivo. En esta presentación compartimos nueva evidencia sobre las características de los vínculos urbanos-rurales en América Latina, y su relación con el crecimiento inclusivo y el bienestar de la población, en el contexto de tres de las grandes transformaciones del mundo rural de América Latina: urbanización, transformaciones de los sistemas agroalimentarios, y cambios en los mercados laborales.

Parques y Humedales para la Sustentabilidad en ciudades del sur de Chile
Dra. Carolina Rojas Quezada
Instituto de Estudios Urbanos Territoriales, Investigadora Asociada CEDEUS

La presentación se enfocará en relevar el aporte para la sustentabilidad de las áreas verdes y de los humedales en ciudades del sur de Chile, estas corresponden a Concepción, Temuco y Valdivia. Para la OECD, todas las ciudades tienen buena dotación de espacios verdes por habitantes, pero aquí se pondrá énfasis en la accesibilidad. En Concepción se mostrará cómo es la accesibilidad en caminata a los Parques de la ciudad, pero estos clasificados según su calidad, por tanto el acceso a las personas se mide en grados de calidad, encontrando diferencias por grupos etarios, quedando espacios sin la oportunidad del servicio de recreación que ofrecen los parques urbanos; también se mostrarán evidencias en la pérdida y destrucción de lagunas y humedales, espacios vitales y abiertos que han proporcionado diversos servicios eco sistémicos a la comunidad, sobre todo en la mitigación de recientes desastres de origen natural.

En los casos de Temuco y Valdivia, ciudades medias en expansión, situadas entre las más contaminadas de Chile, se mostrarán evidencias de su accesibilidad caminando a parques y espacios abiertos verdes como terrazas de río y humedales de la ciudad, esta accesibilidad se calcula mediante la modelación de la movilidad de viajeros, por tanto, se ve influenciada por la edad, el género y el ingreso de cada habitante. En general es baja, pero aumenta considerablemente cuando existen espacios verdes a lugares que no son reconocidos por la normativa como los humedales.

Finalmente se demuestra el rol de estos espacios en la sustentabilidad y resiliencia de las ciudades estudiadas.

Panel 2: Salud Urbana

Título: Políticas de transporte y contaminación del aire en Colombia
Jorge Bonilla
Profesor Asistente- Universidad de los Andes

Durante las últimas décadas la flota vehicular en las ciudades colombianas ha venido creciendo aumentando su contribución a las emisiones totales de contaminantes. De esta manera, los

gobiernos locales han implementado políticas de restricciones transitorias y permanentes al transporte con el objetivo de reducir la congestión y la contaminación del aire. Sin embargo, estas políticas han generado resultados mixtos que sugieren una efectividad muy baja o impactos inesperados sobre la calidad del aire que implican un costo en el bienestar. Adicionalmente, las principales ciudades de Colombia, Bogotá y Medellín, se han enfrentado a alertas recurrentes de contaminación, lo que ha suscitado la necesidad de abrir el debate sobre la importancia de los problemas de contaminación, sus impactos, y el planteamiento de las medidas de acción para solventar las emergencias. La discusión se ha desarrollado no solo a nivel institucional, sino que ha fomentado la participación ciudadana. Las experiencias de Bogotá y Medellín permiten dilucidar mecanismos diferenciales de voluntad política, coordinación institucional, y ejecución de las acciones para reducir la contaminación del aire no solo durante las alertas, sino también en el corto y largo plazo. La lección aprendida es que la solución a los problemas de contaminación del aire requiere de un conjunto integral de acciones con fricciones. Por lo tanto, la solución es mucho más que un plan clásico de descontaminación del aire.

Determinantes del consumo de agua para beber en la Ciudad de México: El papel de la información sobre calidad del agua y reputación del proveedor público

David R. Heres

Centro de Investigación y Docencia Económicas

Los problemas de suministro y manejo de agua han acompañado a la Ciudad de México desde su mismo establecimiento. A pesar de estar considerada como una ciudad con relativa escasez de agua, la implementación de medidas para incrementar el consumo de agua bebibible puede impactar de manera positiva tanto en la salud pública como en la ambiental.

Ello se debe por una parte a que México es el principal consumidor de agua embotellada per cápita en el mundo. Las razones detrás de este fenómeno son varias y el entendimiento de la importancia de las mismas es crucial para encontrar una solución más costo-efectiva para el problema del acceso a agua limpia. Ambientalmente, el impacto del consumo de agua embotellada es 100 veces mayor al del agua de la red pública. Por otra parte, el elevado consumo per cápita de bebidas azucaradas ha contribuido a que el país se encuentre entre aquellos con las mayores tasas de obesidad en el mundo. Habitantes de zonas con poco acceso a agua de la red pública o a agua de mala calidad optan frecuentemente por consumir bebidas azucaradas que compiten en precio con agua embotellada. En combinación, estos dos fenómenos hacen patente la importancia de incrementar el consumo de agua para beber de bajo costo de la red pública como una medida que reduciría impactos ambientales del consumo de agua a la vez que apoyaría los esfuerzos para reducir la tasa de obesidad por alto consumo de bebidas azucaradas y abatir la incidencia de enfermedades derivadas del consumo de agua contaminada.

Durante la primavera de 2018 llevamos a cabo un experimento de campo en parques de la Ciudad de México para identificar el papel que tienen la información de la calidad del agua y la reputación del proveedor de la misma sobre el consumo de agua para beber de la red pública. El estudio aprovechó la instalación de “bebederos” (fuentes de agua para beber) instaladas en parques de la ciudad. El contexto del experimento contó con características favorables para la identificación del impacto de las dos variables de interés (información y reputación) ya que el agua de los bebederos es gratuita y a diferencia del agua de los hogares, la calidad del agua de los bebederos está determinada únicamente por el proveedor (es decir, la calidad de las instalaciones domésticas privadas no se combinan con la calidad del agua pública).

Los bebederos fueron tratados con carteles que indicaron que el agua era de calidad bebible y una leyenda que precisaba que esto se determinó con base en pruebas de calidad de agua realizadas por una de dos instituciones. Los resultados preliminares sugieren que la provisión de información sobre calidad del agua tiene potencial para incrementar el consumo de agua y que en algunas zonas de la ciudad la población confía más en instituciones académicas que en el gobierno local.

Título: Acceso a espacios verdes, espacios públicos, contaminación del aire y salud urbana: Aprendizajes de América Latina para informar las metas del objetivo de desarrollo sostenible #11

Olga Lucía Sarmiento, Jorge Bonilla, Ricardo Morales, Felipe Montes, Diana Higuera y Alejandra Wilches
Universidad de los Andes

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) buscan la adopción e implementación de políticas orientadas a mejorar la calidad de vida de todas las personas. El ODS11 de ciudades comunidades sostenibles tiene como objetivo conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Específicamente algunas metas del ODS 11 establecen para el 2030 proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad y reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire.

La región de Latinoamérica es caracterizada por ser es altamente urbanizada, desigual y en sus principales ciudades la contaminación del aire excede los niveles recomendados por la Organización Mundial de la Salud con serios desafíos para la salud urbana y la sostenibilidad. Más del 80% de la población de Latinoamérica vive en áreas urbanas y 19 de las 30 ciudades más inequitativas en el mundo están en esta región. Adicionalmente, se estima que más de 110 millones de personas en esta región están expuestos a niveles de contaminación del aire que exceden el límite de la guía de calidad del aire de la OMS.

A pesar de los desafíos que experimenta Latinoamérica, esta región también se caracteriza por políticas, e intervenciones innovadoras relacionadas con la implementación de áreas verdes, uso del espacio público y transporte sostenible para la reducción de contaminación del aire. A su vez estas políticas potencialmente tienen importantes beneficios para la sostenibilidad ambiental, la salud y el bienestar de las poblaciones. Específicamente, se resaltan los siguientes tipos de iniciativas innovadoras que han atraído la atención en la región: 1) reorganización del espacio público y aumento en disponibilidad de parques (eg.; Belo Horizonte, Río de Janeiro, Ciudad de México y Bogotá); 2) las Ciclo vías recreativas donde se cierran las calles a los vehículos motorizados y se abren a los ciudadanos; 3) la infraestructura de ciclo vías permanentes; 4) el BRT- Sistema de tránsito y 5) los cables integrados con transporte masivo que proveen acceso a las poblaciones más vulnerables. Estas experiencias y programas a su vez están alineadas con el ODS11 y pueden inspirar cambios en políticas en otras ciudades alrededor del mundo.

El objetivo de este manuscrito de política es describir los programas innovadores del espacio público, áreas verdes y transporte sostenible para la reducción de contaminación del aire. Se realizará énfasis en la evidencia disponible de estos programas en calidad de vida, salud e inequidad.

Salud urbana y calidad del aire en Chile: ¿nos estamos moviendo hacia cumplir el ODS # 11?
Héctor Jorquera 1,2

1 Departamento de Ingeniería Química y Bioprocesos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Avda. Vicuña Mackenna 4860, Santiago 7820436, Chile
2 Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (www.cedeus.cl), Santiago, Chile
Fono: (56-2) 2354-4421; FAX: (56-2) 2354-5803; E-mail: jorquera@ing.puc.cl

Resumen: La situación de calidad del aire en las ciudades de Chile presenta una alta heterogeneidad asociada a factores climáticos, geográficos, económicos y demográficos. Se hace un análisis de la potencialidad de cumplir para el año 2030 con el ODS # 11, particularmente en lo que respecta a calidad del aire en zonas urbanas. Las principales limitantes para este cumplimiento son analizadas para poder contestar la pregunta enunciada en el título.

Resumen Panel 3: Ciudades conectadas y accesibles
(incluye temas de segregación, transporte y movilidad)

Vivienda social y su entorno: el déficit cualitativo, la regeneración urbana y su relación con la salud
Alejandra Vives, Profesora Asociada
Departamento de Salud Pública
Escuela de Medicina
Pontificia Universidad Católica de Chile

El entorno físico y construido es un determinante social de la salud¹. Las características individuales asociadas con la salud de las personas se “anidan” en el lugar donde las personas viven y se desenvuelven². En efecto, existe una vasta evidencia que demuestra la asociación entre la calidad de la vivienda y el entorno construido y social y diversos resultados en salud o asociados a la salud³.

El crecimiento urbano se ha concentrado en los países en vías de desarrollo, y en particular en las áreas más pobres de sus ciudades. Esto se puede observar con toda claridad en Latinoamérica⁴. En Chile, parte importante del crecimiento de las principales ciudades durante las últimas décadas se ha producido a través de la construcción de vivienda social, en gran medida de baja calidad y alejada del centro de las urbes. La construcción de viviendas formales en “guetos residenciales” constituye una auténtica forma de producción del espacio urbano, que tiene la particularidad de ser planificada a través de políticas públicas, y no espontánea⁵. Actualmente, más de un millón de personas reside en estos conjuntos, que incluyen cerca de 200 mil viviendas.

La desigualdad manifestada en el espacio urbano es concordante con las desigualdades observadas en la distribución de los ingresos, del acceso a oportunidades educativas y laborales, entre otras. También con las condiciones de salud de sus habitantes, donde son ostensibles las diferencias entre distintas zonas de la ciudad.

¹ OMS, SOPHIE

² Urban Health Agenda

³ En paper Flavia

⁴ ONU Habitat

⁵ Los con techo

En el caso de la vivienda social urbana, la salud de sus habitantes no ha sido estudiada separadamente del resto de la población de bajos ingresos. Sin embargo, a escala comunal, es claro cómo las comunas de alta renta concentran mejores niveles de salud que las comunas de baja renta o que concentran gran población habitante de vivienda social.

En atención a la serie de problemáticas asociadas al déficit urbano-habitacional cualitativo persistente en los sectores más vulnerables de las grandes ciudades chilenas, un cambio en la política de vivienda social ha comenzado a asentarse en los últimos años⁶, en concordancia también con la Nueva Agenda Urbana impulsada por la ONU⁷. En este contexto, ha surgido el Programa de Regeneración de Conjuntos Habitacionales del Ministerio de Vivienda, el cual se propone mejorar la calidad de las viviendas y los barrios que presentan serias insuficiencias en calidad constructiva, espacio, accesibilidad, áreas verdes y equipamiento⁸.

Evaluar el impacto de dichos programas de regeneración urbana en términos de calidad de vida y salud de su población es el objetivo del proyecto Rehabilitación Urbana, Calidad de Vida y Salud (RUCAS), que hará seguimiento de la salud y calidad de vida de los residentes de dos conjuntos que están siendo intervenidos por dicho programa. Se presentarán algunos resultados de la línea de base de dicho estudio para ilustrar la salud y sus determinantes en dicha población.

Panel 3: Ciudades conectadas y accesibles

Inequidades que surgen del uso del sistema de transporte de Santiago y del desplazamiento de su centro de actividades **Juan Carlos Muñoz**

Estamos acostumbrados a recibir indicadores que representan el desempeño promedio del sistema de transporte de una ciudad o distribuciones de estos indicadores agregados a nivel poblacional. Sin embargo, cabe preguntarse si existen grupos de la población que son sistemáticamente perjudicados en términos de movilidad, accesibilidad y externalidades, identificados como los factores preponderantes de la pobreza de transporte. En este trabajo se analiza cómo se distribuyen las inversiones en el sistema de transporte (infraestructura y servicios), los niveles de servicio recibidos (distancias, tiempos y velocidades de viaje) y los costos que generan los viajes (monetario, accidentabilidad, contaminación y uso de energía) entre distintos quintiles socioeconómicos de Santiago. Los resultados muestran que los miembros del quintil de ingreso más rico generan 6.7 veces más contaminación, 7 veces más consumo de energía y un cociente gasto en transporte/ingreso 4.7 veces menor que los miembros del quintil más pobre. Además, concentran 2.5 veces más inversión en infraestructura de transporte. Asimismo, el uso de automóvil en el quintil más rico es 5.3 veces mayor, el cual contribuye 6.8 veces más que el conjunto caminata-bicicleta-transporte público a la accidentabilidad.

Estas circunstancias se ven agravadas por la dinámica urbana en que el centro de actividades de la ciudad se ha ido desplazando progresivamente hacia las residencias del sector de mayor ingreso. En este trabajo se presenta gráfica y cuantitativamente este proceso y se muestra

⁶ “Déficit Urbano-Habitacional: una mirada integral a la calidad de vida y el hábitat residencial en Chile”

⁷ Nueva Agenda Urbana, Hábitat-III. ONU

⁸ D.S. N° 18, DE 2017. http://www.minvu.cl/opensite_20070308155730.aspx

cómo una proporción desmesurada de las nuevas inversiones en espacio para oferta de oficinas y servicios se concentra justamente donde le conviene a quienes más tienen. El estudio se muestra cómo esta evolución afecta los tiempos de viaje de personas que residen en distintos puntos de la ciudad.

Título: Acceso al trabajo, equidad y asequibilidad en el transporte público de Bogotá
Luis Ángel Guzmán García

El transporte público ha reclamado una posición preferencial en las recientes agendas de desarrollo urbano a nivel mundial. El creciente interés en el desarrollo de ciudades inclusivas y accesibles implica nuevas oportunidades y desafíos para nuestras sociedades, cada vez más urbanas. En las ciudades en desarrollo, además de los desafíos institucionales y financieros para la implementación de sistemas de transporte público inclusivos y eficientes, los gobiernos locales enfrentan el reto de hacer que dichos sistemas sean asequibles para toda la población. Esto es importante, ya que varios estudios muestran fuertes efectos negativos en accesibilidad debido a las diferencias de las estructuras socio-espaciales y económicas sobre el territorio. También hay grandes brechas espaciales en la infraestructura de transporte y de servicios.

Sobre la base de metodologías consolidadas para la evaluación de accesibilidad, se han estimado indicadores de accesibilidad a nivel zonal en Bogotá, con el fin de evaluar los cambios en accesibilidad entre los grupos de ingresos, donde se presentan importantes diferencias en acceso relacionadas con el modo de transporte y el nivel de ingreso. Esto se hizo con el fin de analizar las desigualdades sociales y espaciales producidas por la distribución de la accesibilidad a las actividades de empleo y educación. Una de las medidas orientadas a cerrar parte de estas diferencias, son los subsidios dirigidos a grupos sociales específicos, como estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, y más recientemente, a la población de menores ingresos. En este sentido, el gobierno de Bogotá ha implementado un esquema de subsidio al transporte público que favorece a estos grupos vulnerables y tiene como objetivo aliviar la carga financiera de esos hogares para acceder al sistema de transporte público de la ciudad.

Las herramientas y la evidencia empírica en esta investigación buscan contribuir al desarrollo de políticas informadas en América Latina y otros contextos similares, con el fin de alimentar los debates actuales sobre el papel de la accesibilidad como herramienta para abordar las desigualdades sociales y espaciales derivadas de la movilidad urbana.

Más allá de lo “seguro”: Rutas BAKANES a la escuela abordan determinantes sociales de la salud
Lake Sagaris
Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS)
Ingeniería de Transporte - Pontificia Universidad Católica de Chile.

INTRODUCCION: Una literatura abundante examina los programas “rutas seguras a la escuela”, cuyo objetivo central es aumentar la actividad física, y por lo tanto la salud, como parte de la rutina diaria de niñas y niños. Estos programas surgen principalmente en los países desarrollados, donde reciben el apoyo de redes nacionales y de gobiernos a diferentes escalas. Las condiciones en los países en desarrollo, sin embargo, son muy distintos. Aunque la “epidemia de la obesidad” ya es sumamente problemático, la caminata-bici-bus siguen siendo modos mayoritarios, sumando un 66% o más de los viajes diarios. Existe, por lo tanto, una realidad compartida entre los países desarrollados y los en desarrollo — un urbanismo centrado en el automóvil más que las personas — y una diferencia importante: como el uso del

automóvil sigue siendo un privilegio entre las élites de ingresos medios y altos más que la mayoría de la población, la justicia social pasa a ser un tema central.

METODOS: En un mundo que se urbaniza rápidamente, los conflictos que surgen de un paradigma urbano centrada en el automóvil suscitan cada vez más conflictos, por los impactos negativos del transporte en la contaminación, la congestión, la salud, y los costos para la ciudad en cuanto a espacio y otros recursos. En Chile, un 90% de la población ya se urbanizó, y por lo mismo, este país ofrece una oportunidad excelente para la investigación. Tanto adultos como las niñas y los niños sufren de tasas de sedentarismo, sobrepeso y obesidad entre las más altas del mundo, haciendo muy relevante explorar el tema de los impactos potenciales del transporte activo a la escuela. Utilizando una estrategia de investigación participativa para la acción, desarrollamos, testeamos y completamos un programa de Rutas “Bakanes” a la escuela, que toma en cuenta temas de género, formación cívica, co-diseño urbano, y otros componentes.

RESULTADOS: Inicialmente, buscamos explorar el potencial de estos programas para mejorar la actividad física, pero los resultados revelan un potencial de transformación mucho más amplia, en el plano de aprendizaje cívico, especialmente relacionado con roles de género, violencia de género e inseguridad social, seguridad vial, calmado del tráfico, urbanismo ciudadano, el medio ambiente entre otros.

CONCLUSIONES: Estos resultados sugieren que, por lo menos en países en desarrollo, las adaptaciones de estos programas deberían responder a una agenda de políticas públicas amplia, capaz de abordar factores claves entre los determinantes sociales de la salud, identificados por la OMS como centrales.

Título: "La accesibilidad como eje central para la ciudad sostenible y el desarrollo social"

Diego Hernández

Profesor Asistente - Coordinador de carreras de grado

Departamento de Ciencias Sociales y Políticas

Tel.: 24872717 int. 6368

www.ucu.edu.uy/dcsp

Resumen: En las ciudades actuales la capacidad para superar distancias geográficas es un requerimiento crítico para poder aprovechar oportunidades en materia laboral de salud, educación, esparcimiento y participación en redes sociales entre otras. Más allá de su carácter decisivo, esta capacidad no puede darse por sentada en tanto no todas las personas pueden llegar a los mismos lugares en los mismos tiempos y, por ende, a la misma cantidad y calidad de oportunidades. El concepto de accesibilidad es, pues, clave para entender el desempeño de los sistemas de transporte, convirtiéndose en un indicador de impacto de políticas que complementa indicadores -también útiles- como tiempos de viaje, tasas de viaje o flujos de vehículos. Al mismo tiempo es igualmente útil para dar cuenta de estructuras de estratificación e inequidad en relación a la ciudad. Para ilustrar esta discusión, se presentarán resultados de una investigación sobre el acceso a salud (cuidado del niño sano) en Montevideo y se harán referencias a resultados específicos de otros estudios que forman parte de una agenda de investigación sobre transporte y sociedad. La presentación busca recoger insumos para discutir sobre aspectos relevantes de inequidad en materia territorial, la relevancia de la forma urbana y la organización de los servicios, además del rol del sistema de transporte. De la misma forma pretende rescatar las diferencias entre distintos grupos definidos por, entre otros factores, género y clase social.

Título: “Espacio público y movilidad urbana en Belo Horizonte: un análisis de la articulación entre las estaciones del sistema BRT y las áreas urbanas”

Autores

Centro de Estudos Urbanos

Ana Marcela Ardila Pinto, Profesora Universidade Federal de Minas Gerais.

Bruna Barradas Cordeiro. Candidata a Maestria de Sociologia, PPS-UFMG

Guilherme Eugênio Moreira, Candidato a Maestria de Antropologia, UFF

Thiago Cordeiro, estudiante de pregrado, Ciencias Sociales, UFMG

Sofia Carmo, estudiante de pregrado, Ciencias Sociales, UFMG

Mateus Lavarini, estudiante de pregrado, Ciencias Sociales, UFMG

Los sistemas BRT han sido implantados como alternativas para el transporte público en más de 165 ciudades en el mundo (GLOBAL BRT DATA, 2018). El modelo fue concebido como un sistema articulado de buses de alta capacidad de transporte de pasajeros, que busca transformar las formas de integración con otros modos de movilidad y con los tejidos urbanos. En el marco del proyecto, la construcción de un conjunto de espacios públicos fue considerada como un elemento central necesariamente complementario al sistema de transporte público (ITDP, 2008). El objetivo de este trabajo es comprender el papel de los espacios públicos en el proceso de implementación del BRT en Belo Horizonte, Brasil. Identificamos las relaciones de contigüidad entre las estaciones del sistema con los equipamientos urbanos y el grado de articulación de estas estaciones en términos de la accesibilidad para ciudadanos peatones y ciclistas.

Por contigüidad entendemos la proximidad física entre una estación y los equipamientos urbanos. Tomamos como área de captación un radio correspondiente a 500 metros a partir de la salida principal. Esta variable permitió identificar la capacidad de las estructuras de movilidad de fortalecer otros usos urbanos. La articulación fue definida por la existencia de caminos que podían ser recorridos a partir de modos activos, no motorizados, especialmente peatones y ciclistas. Observamos la presencia de dispositivos físicos y simbólicos que promueven efectivamente la integración entre la estación y otras áreas urbanas. En conjunto, estas variables nos permitieron establecer si el sistema BRT transformó los tejidos urbanos, como fue propuesto en su proyecto.

Para tal fin, realizamos una observación semiestructurada en campo, así como también un análisis espacial de seis estaciones y su área de captación. Seleccionamos seis estaciones, relevantes por su tamaño, flujo diario de pasajeros y proximidad con importantes ejes viales y equipamientos urbanos. Realizamos un inventario de equipamientos y espacios públicos dentro del área de captación. Evaluamos la presencia y calidad de veredas, mobiliario urbano, iluminación, puentes peatonales, señalización y acceso para personas con movilidad reducida. Utilizamos material fotográfico y audiovisual recolectado en campo, así como también empleamos herramientas como Google Street View y Qgis.

Los resultados de la investigación evidencian que el sistema ha tenido un impacto relativamente bajo en la formación de centralidades urbanas y una escasa articulación. Las intervenciones fueron reducidas al área inmediata, sin un mejoramiento de los caminos que integran con los centros de actividad de las diferentes áreas urbanas. Las estaciones del área central fueron implementadas de forma más integrada, tanto para peatones, como para ciclistas; mientras que las demás estaciones fuera del centro presentan un bajo grado de transformación en términos de los objetivos deseados. De otro lado, las estaciones aprovecharon estructuras físicas existentes, tanto vías, como corredores viales, sin una modificación significativa de su configuración anterior. Las estaciones también presentaron una mayor articulación con equipamientos de educación, iglesias evangélicas y centros

comerciales. Las plazas y parques públicos, los equipamientos recreativos y de cultura fueron los menos integrados. Para finalizar, concluimos que el sistema reforzó de forma importante la mono centralidad de la ciudad y contribuyó de forma muy precaria en el mejoramiento de la articulación y el acceso para los ciudadanos peatones y ciclistas.

Estrategias de movilidad a través de una perspectiva de uso de tiempo y etnográfica **Juan Antonio Carrasco, Universidad de Concepción**

La movilidad urbana, entendida como una práctica social del movimiento diario en el tiempo y en el espacio, implica que las decisiones del transporte no solo se relacionan con espacio, tiempo y dinero, sino que también con otras manifestaciones sociales, como, por ejemplo, relaciones mediadas por el género y la edad. Esta perspectiva permite estudiar aspectos tales como la movilidad del cuidado y otros aspectos que han sido estudiados muy poco del comportamiento de las personas, comparado a los viajes al trabajo y estudios. Lo anterior permite abrir nuevas posibilidades para comprender preguntas de política urbana relacionadas con el rol del transporte en la equidad en las ciudades.

En ese contexto, esta investigación presenta experiencias combinando información de uso de tiempo con estudios etnográficos, que permiten estudiar aspectos que no son usualmente considerados del contexto de las estrategias de movilidad de las personas. Usando casos, el estudio ilustra la relación entre las dimensiones de comportamiento de transporte relacionadas a diez dimensiones: tiempo, espacio, gastos, modos, habilidades, tecnológica, corporal, emocional, interdependencia y social. Los casos ilustran cómo aspectos tales como interdependencia y movilidad del cuidado emergen como temas claves si el análisis va más allá de las tradicionales perspectivas individuales, combinando información cuantitativa con el detalle que proveen las perspectivas etnográficas.

Los datos provienen de un estudio realizado en la ciudad de Concepción, Chile, en una muestra cuantitativa aplicada a 120 viajeros y a una submuestra de 20 casos cualitativos. La sección cuantitativa incluyó una encuesta de uso de tiempo de una semana que detallaba, para cada actividad, localización, hora de inicio y de término, gastos e interacción social, además de las características sociodemográficas y las redes personales de los entrevistados. La sección cualitativa se inspiró en una técnica inspirada en la etnografía de sombreado, que consistió en acompañar a los participantes en sus rutinas diarias, observando la manera en que organizan y experimentan sus viajes. En ese proceso, se toman notas y graban imágenes, reflexionando colaborativamente acerca de la experiencia en movimiento. El proceso finaliza con una entrevista en que se realizan reflexiones que relevan otros aspectos contextuales. El producto final es un relato etnográfico.

El análisis de estos datos busca integrar ambas perspectivas, identificando dimensiones clave en cada caso de estudio, visualizando esas dimensiones en figuras esquemáticas. Las dimensiones de comportamiento analizadas en este estudio son las diez anteriormente discutidas, vinculándolas con desafíos desde el punto de la política de transporte y su relación con el entorno cotidiano.

Resumen Panel 4- Ciudades Incluyentes

**Procesos Contemporáneos de Desarrollo y Desplazamiento en Ciudades Latinoamericanas:
Hacia una Planificación Urbana Más Inclusiva
Sergio Montero**

Cider, Universidad de los Andes

Las últimas décadas de urbanización rápida en América Latina han dado lugar a un modelo de ciudad disperso y segregado, con déficit y baja calidad de vivienda, altos porcentajes de informalidad y equipamientos urbanos y espacios públicos insuficientes. Recientes dinámicas como el aumento del precio de la vivienda formal, la financiarización y especulación global de la vivienda, la gentrificación y turistificación de los centros urbanos latinoamericanos o la implementación de proyectos de renovación urbana y “distritos creativos” sin mecanismos efectivos de inclusión amenazan con aumentar la segregación urbana ya existente y, por tanto, el desplazamiento de población vulnerable a la periferia informal. Esta investigación está interesada particularmente en conceptualizar la relación entre el Estado, la planificación urbana y diversos discursos de desarrollo económico local en los procesos actuales de desplazamiento en ciudades latinoamericanas. El Estado no es solamente un aliado pasivo de las fuerzas financieras globales sino también un actor central e iniciador de muchos procesos de gentrificación, desplazamiento y desalojo que están teniendo lugar actualmente en las ciudades de América Latina. Por otra parte, el Estado también posee herramientas de planificación y políticas de suelo que pueden contribuir a la mitigación del desplazamiento causado por procesos de gentrificación y transformación urbana. De hecho, América Latina ha sido en las últimas décadas un laboratorio de intervenciones y políticas públicas urbanas que han buscado generar inclusión.

Esta presentación es un ejercicio exploratorio que busca experimentar con diversas maneras de analizar procesos contemporáneos de desarrollo y desplazamiento en las ciudades latinoamericanas y sistematizar lecciones de política que puedan generar ciudades más incluyentes. Para ello se expondrán dos proyectos de investigación de los que el autor forma parte actualmente. El primero es un proyecto con el Lincoln Institute of Land Policy que analiza procesos de desplazamiento en zonas centrales de Bogotá y Buenos Aires donde se han desarrollado planes de renovación urbana y “distritos creativos.” Estas estrategias están dando lugar a procesos de desplazamiento donde ciertos cuerpos (jóvenes artistas creativos, profesionales blancos de clase media-alta, turistas globales) son privilegiados mientras que otros (indigentes, trabajadoras sexuales y usuarios de drogas) son expulsados. A través de métodos cuantitativos y cualitativos, este proyecto tiene como objetivo analizar qué lecciones puede desprender la experiencia de Bogotá y Buenos Aires para lograr un desarrollo urbano más inclusivo en el contexto actual de estrategias de desarrollo económico local que buscan fomentar la innovación y la economía creativa. El segundo proyecto es un policy paper con el Centro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para América Latina y el Caribe (CODS) que busca sistematizar los principales factores y procesos que han contribuido a generar segregación urbana en las ciudades latinoamericanas así como algunas lecciones de política pública que se han experimentado en la región para fomentar ciudades más incluyentes. Para ello se revisarán de manera comparativa, y con base a literatura ya existente, cinco ciudades latinoamericanas: Bogotá (Colombia), Buenos Aires (Argentina), Guadalajara (México), Montevideo (Uruguay) y Santiago (Chile).

Marginalidad Urbana y efectos institucionales: Desinversión, ineficacia y estigmatización en Santiago de Chile
Javier Ruiz-Tagle
Universidad Católica de Chile

La tesis de los ‘efectos de barrio’ asume que los entornos sociales de pobreza concentrada llevan a una serie de problemas sociales (deserción escolar, embarazo adolescente, desempleo, consumo y tráfico de drogas, violencia intrafamiliar, hogares monoparentales, etc.). A pesar de la amplia utilización de esta tesis, muchos académicos han cuestionado su

pobre base teórica y su relación íntima como políticas de dispersión de la pobreza, demolición de viviendas sociales y mezcla social.

Basado en literaturas sobre ‘instituciones totales’, ‘geografías institucionales’, marginalidad urbana y economía política urbana, proponemos una perspectiva alternativa basada en una crítica a las prácticas de instituciones externas que tienen una influencia en barrios marginales. Nuestra hipótesis es que las instituciones pueden afectar las perspectivas de vida de barrios pobres y excluidos a través de tres mecanismos interrelacionados: (1) *inversiones y desinversiones*, (2) *inacción e ineficacia*, y (3) *promoción simbólica y estigmatización*. Hemos trabajado con esta hipótesis a través de un extenso estudio de casos, con métodos mixtos, en tres barrios marginales de Santiago de Chile.

Después del segundo año de este proyecto de investigación, hemos encontrado la siguiente evidencia. Respecto de *inversiones y desinversiones*, hay una ausencia de varias instituciones importantes, configurando lo que se ha llamado ‘Zonas Rojas’. Esto ocurre cuando instituciones públicas, privadas y civiles, por diferentes razones, se niegan a entrar a barrios marginales y a entregar sus servicios, lo cual genera una variedad de efectos sociales, económicos y simbólicos desde este abandono institucional. En términos de *inacción e ineficacia*, las organizaciones sociales en estos barrios -que anteriormente fueron activos- ha decaído, como consecuencia de diferentes intervenciones desde los gobiernos locales, tal como incentivos para la competencia interna, estrategias divisorias, control social y clientelismo político, solo por nombrar algunas. Estas acciones han modificado su comportamiento y modos de organización, generando un sentimiento generalizado de desconfianza entre los ciudadanos y el Estado (en sus diferentes formas y escalas), lo cual complejiza cualquier intervención pública y afecta profundamente las relaciones entre residentes. Y respecto de la *promoción simbólica y la estigmatización*, hay una degradación simbólica crítica de estos barrios desde los medios de comunicación y otros actores poderosos, y diferentes estrategias de sumisión por parte de los residentes (ej. distanciamiento mutuo, disimulación, etc.) que validan y amplifican el descrédito del lugar. A su vez, estos procesos simbólicos tienen consecuencias tanto subjetivas como objetivas, tal como la (re)producción de las mencionadas “Zonas Rojas”, el debilitamiento de lazos sociales y apegos al lugar, la degradación de identidades, y una naturalización generalizada de las desigualdades, la precariedad y la violencia.

El artículo está estructurado de la siguiente manera. Primero, desarrollamos la idea de un ‘espacio institucional’ (a partir de una variedad de literaturas referidas a las instituciones y la marginalidad), para delinear la influencia de varias entidades públicas, privadas y civiles en diferentes dimensiones de la vida del barrio, a través de prácticas de acción e inacción. Luego, describimos nuestra evidencia en términos de tres mecanismos que relacionan el actuar de las instituciones y los problemas sociales. Finalmente, concluimos apoyando el argumento de que varias instituciones participan en la creación de problemas sociales, lo cual tiene una serie de implicancias para el debate de ‘efectos de barrio’ y para la creación de políticas de dispersión de la pobreza y mezcla social.

Palabras clave: efectos de barrio, marginalidad urbana, efectos institucionales, economía política urbana, problemas sociales.

Entramados, alteridades y brechas. Dinámicas de las desigualdades urbanas y desafíos para la construcción de ciudades incluyentes

Dr. Ramiro Segura
IDAES/UNSAM – CONICET

Las relaciones entre vida social y espacio urbano son intrincadas y dilemáticas. Si bien es cierto que el espacio no agota ni determina las dinámicas sociales (entre ellas, la desigualdad y la exclusión), nos equivocaríamos si creyéramos que el espacio es un mero reflejo de tales dinámicas, sin peso específico en la (re) producción de desigualdades sociales. Por el contrario, el espacio urbano es un factor clave en su configuración, su mantenimiento y en su potencial morigeración.

Hace ya demasiado tiempo el historiador norteamericano Lewis Mumford señaló que el punto de vista desde el cual estaban construidas las ciudades modernas se correspondía con un tipo específico de sujeto -varón, blanco, de clase media, edad mediana y automovilista-, dejando en consecuencia a la gran mayoría de los habitantes urbanos (mujeres, niños, ancianos, pobres, minorías étnicas, etc.) en una situación de inclusión desfavorable y, en muchos casos, excluidos del disfrute de la ciudad. Este diagnóstico, más allá de las especificidades locales, no solo persiste y es más agudo en las ciudades latinoamericanas, sino que se profundizó en las últimas décadas (¡donde incluso una parte importante de los automovilistas enfrentan diariamente poderosos obstáculos para acceder a la ciudad!).

Retomado el arsenal de metáforas desplegadas por China Miéville en su ficción urbana “La ciudad y la ciudad” (entramados, zonas íntegras, zonas de alteridad, brechas, entre otras) la presentación busca describir y analizar las dinámicas de las múltiples y entrelazadas desigualdades urbanas identificadas en el trabajo de campo realizado con habitantes de distintas clases sociales en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Es precisamente a partir de una comprensión precisa y dinámica de esas desigualdades –las cuales deben ser constantemente reproducidas y, a la vez, muchas veces son contestadas y, eventualmente, morigeradas) que se puede intentar imaginar políticas cuyo horizonte sea la construcción de ciudades incluyentes. Este será el desafío central de la presentación, buscando situar con precisión a la ciudad en lo que tiene que decir respecto de las desigualdades urbanas y a las políticas urbanas en lo que puedan aportar para la transformación social.

Repensar la inclusión en la ciudad fragmentada.
De la integración excluyente a las políticas de redistribución y reconocimiento
María Cristina Bayón.
Instituto de Investigaciones Sociales,
Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)
cristina.bayon@sociales.unam.mx

Junto a las bases materiales, relacionadas con la inequitativa distribución de recursos y oportunidades, los modos en que nos relacionamos, tratamos y representamos a los “otros” tienen un rol fundamental a la hora de explicar por qué la desigualdad es socialmente aceptada, legitimada y naturalizada. La noción de convivencia - “vivir en compañía de otros”- nos conduce a cuestionarnos sobre cómo interactúa la gente en su vida cotidiana, cómo trata y se relaciona con los otros. Nos remite al respeto, al reconocimiento, la solidaridad y la empatía. Un factor clave de la solidaridad social es la presencia de instituciones comunes y, en términos más generales, de experiencias compartidas en diversos espacios como escuelas, hospitales, el transporte público, parques y lugares recreativos, que nos permiten interactuar con el “otro” y visualizarlo como un semejante, con igual valor moral que nosotros y nuestras opciones de vida, y no como una amenaza o un peligro, sujeto de rechazo, discriminación o desprecio.

En contextos de alta desigualdad, como la mayoría de las ciudades latinoamericanas, donde las históricas brechas sociales se transformaron en abismos en tiempos de neoliberalismo, estas experiencias compartidas se han debilitado, disminuido o desaparecido, frente a la

constitución y cristalización de ámbitos diferenciados y homogéneos de sociabilidad (espacios residenciales, centros comerciales, escuelas, hospitales). Nuevos patrones de urbanización han contribuido a consolidar una ciudad de profundos contrastes: a la par de la gentrificación de las zonas centrales y de la emergencia de nuevas áreas residenciales de alta exclusividad, se expanden y alejan las periferias urbanas, donde las áreas de concentración de pobreza crecen y se densifican. La ciudad se constituye en un espacio temido, que intenta evitarse, por temor al encuentro con *otros* desconocidos, resultante de imágenes, estigmas y prejuicios hacia los sectores más desfavorecidos y sus espacios de residencia. Estas imágenes, construidas política y mediáticamente, suelen criminalizar y demonizar a las periferias pobres y sus residentes como la encarnación de todos los males y peligros sociales; las referencias a las dimensiones estructurales generadoras de privación social (precariedad laboral, bajos salarios, ausencia de políticas redistributivas y de protección social, mercado del suelo, limitaciones y baja calidad en la provisión de servicios, de espacios verdes y recreativos, etc.) son escasas o inexistentes, lo que contribuye a la legitimación de la desigualdad. La homogeneidad social y física refuerza la idea de “distintas ciudades dentro de una misma ciudad” que se desconocen recíprocamente. Estas problemáticas son discutidas en relación a los hallazgos de investigaciones empíricas realizadas en la Ciudad de México que enfatizan las dimensiones simbólicas y culturales de la desigualdad y la fragmentación urbana. A la par de la redistribución, se destaca la necesidad del reconocimiento de los grupos más desfavorecidos como interlocutores plenos en la interacción social, capaces de participar como pares en la vida social, a través de políticas capaces de combatir tanto las injusticias socio-económicas como simbólico-relacionales.

Nuevas áreas de renovación en los márgenes de la ciudad formal: Los procesos de urbanización de villas en un contexto de gentrificación (Buenos Aires, Argentina)
Mercedes di Virgilio

El trabajo pasa revista al derrotero de la gentrificación en la Ciudad, a sus hitos y a sus modalidades, prestando especial atención a las condiciones en las que el proceso de gentrificación avanza sobre las urbanizaciones informales, en general, y sobre la Villa 31, en particular. Hasta ahora, en Buenos Aires, los procesos de gentrificación no habían avanzado a través de la urbanización sobre las villas. Antes bien, se habían desarrollado en antiguos barrios de clase trabajadora totalmente integrados a la ciudad formal. Sin embargo, en el contexto de renovación integral del eje ribereño norte-sur, las villas de la Ciudad localizadas en el eje ribereño de la Ciudad –muy próximas al área central- comienzan lentamente a integrarse en una política de transformación.

El impulso de procesos de gentrificación en algunas villas localizadas en áreas centrales no es un fenómeno novedoso en ciudades América Latina. El caso de las favelas de Rio de Janeiro, Brasil, ha sido documentado in extenso tanto por la academia (véase Cummings, 2015; Cavalcanti, 2014) como por organizaciones como, por ejemplo, la asociación Rio on Watch (<http://www.rioonwatch.org>). Los procesos de gentrificación en las favelas de Río y de otras ciudades brasileñas fueron fuertemente impulsados por los requerimientos que planteaba el desarrollo de mega-eventos –como la Copa del Mundo 2014 o los Juegos Olímpicos de Verano 2016- y que tuvieron un impacto directo sobre los precios de los inmuebles, los alquileres y en la vida de los barrios populares, evidenciando las dificultades que los procesos de renovación forzada (Cummings, 2015) generan para los pobres urbanos.

Sin embargo, en el caso de Buenos Aires, la desposesión de los pobres (Harvey, 2004), en particular de los residentes en las villas de la Ciudad, operó como un mecanismo fundacional de procesos de gentrificación que -iniciados en los albores de la década de 1980- aún hoy continúan cambiando la fisonomía de Buenos Aires. Lo que distingue a estos procesos en su

origen y en su actualidad son los mecanismos de desposesión. Mientras en el marco de la Dictadura, la erradicación de las villas fue uno de los dispositivos que generó las condiciones para el desarrollo del proceso de gentrificación, por ejemplo, en el barrio Palermo. Hoy por hoy, lo es la urbanización.

María José Álvarez Rivadulla
Sociología, Universidad de los Andes.

En esta ponencia hablaré de distintos proyectos de investigación que he desarrollado en torno a desigualdad y pobreza urbana tanto en Montevideo como en Bogotá. Los organizaré como distintas formas de intervención en la ciudad para crear ciudades y comunidades incluyentes y sostenibles, y hablaré de la regularización de barrios como respuesta a la informalidad urbana, pasando por el embellecimiento y el turismo en torno a barrios informales y la vivienda social, llegando a las políticas de mezcla urbana. Así, comenzaré con mi estudio sobre la historia de la ciudad informal en Montevideo y su relación con la política y el estado. Este caso muestra a la vez la historia de las luchas urbanas en muchas otras ciudades de la región y las particularidades de una sociedad donde los partidos políticos y las redes clientelares han sido centrales para el derecho (limitado) a la ciudad. Muestra también cómo se pasó de una política de tolerancia o demoliciones a otra de regularización de barrios financiada en la región por el BID. Pasaré luego a un estudio realizado en Cazucá, al sur y en las afueras de Bogotá, un conjunto de barrios extremadamente pobres con riesgos ambientales y sociales diversos, sobre las expectativas de los residentes respecto al proyecto de un cable aéreo para la zona, inspirado en los de Medellín y Rio. Precisamente el caso me sirve para ilustrar un tipo de intervenciones recientes basadas en embellecimiento, intervenciones tecnológicas de movilidad y turismo, sus potenciales y sus riesgos. El tercer caso es un estudio de vivienda social en Bogotá que me ayuda a ilustrar otro tipo de intervenciones populares en la región dirigidas a disminuir el déficit de vivienda, en general a cargo de constructores privados, pero con algún tipo de subsidio estatal para los más pobres. Finalmente, hablaré de un caso en Bogotá (Plaza La Hoja) que ilustra una incipiente orientación en las políticas urbanas de vivienda que apunta no solo a mejorar pobreza sino también a evitar la segregación, en particular aquella que ha sido liderada por el estado al ubicar vivienda social en las periferias.

**Segregación residencial y expulsión de los hogares pobres urbanos en Santiago de Chile:
¿Dónde están los nuevos hogares pobres?
Alejandra Rasse**

Durante la década de los ochenta y noventa, la política de vivienda de subsidio a la demanda, a través de la masiva construcción de vivienda social en los bordes de la ciudad hacia el norte, sur y poniente de la ciudad de Santiago, definió un claro arco de periferia popular segregada, cuyas consecuencias han sido ampliamente discutidas en la literatura sobre el tema. Si embargo, desde fines de los años noventa, parte importante de estos sectores ha comenzado a ser colonizado por condominios de vivienda orientada a sectores medios y medios altos, disminuyendo los niveles de homogeneidad social, subiendo los valores de suelo, e impidiendo el desarrollo de vivienda social nueva en estos sectores.

Producto de lo anterior, desde 2000 se produce una baja importante de la vivienda social construida en la ciudad de Santiago. Algunos municipios promueven, desde la gestión local, el desarrollo de conjuntos de vivienda en buenas localizaciones, no sin enfrentarse a importantes niveles de oposición vecinal. Sin embargo, en términos cuantitativos, estas iniciativas son puntuales.

En este escenario, podría suponerse que se está produciendo un proceso expulsivo de hogares pobres en vivienda social ubicada en comunas periurbanas próximas a la periferia consolidada de Santiago. El estudio empírico revela, sin embargo, que la expansión urbana sobre el periurbano corresponde casi en su totalidad a vivienda de estratos medios y medio altos, y la vivienda social en estas ubicaciones data mayoritariamente de los años noventa, y que la nueva vivienda social desarrollada ha sido destinada casi en su totalidad a comités de allegados de las mismas comunas.

Frente a esto, surge la pregunta ¿dónde están obteniendo vivienda los nuevos hogares pobres, esos formados en los últimos 15 años, que no accedieron a vivienda social en la etapa de producción masiva? Se hipotetiza, en base a datos secundarios de campamentos y déficit, que estarían dentro de la ciudad en condiciones precarias de habitabilidad y tenencia. Se discute respecto a los desafíos que esto plantea, en lo práctico, en términos de asegurar el acceso al suelo urbano, y el derecho a una vivienda adecuada, y se vinculan debates académicos sobre segregación residencial, expulsión y desplazamiento.

Urbanización y políticas urbanas: una agenda actualizada de problemas e investigación para ciudades en Argentina y América Latina.
Prof. Cynthia Goytia (PhD)
Directora de la Maestría en Economía Urbana
Directora del Centro de Investigaciones de Políticas Urbanas y de Vivienda (CIPUV)
Universidad Torcuato Di Tella.
Harvard University Visiting Scholar
David Rockefeller Center for Latin American Studies

¿Es posible que ciertas políticas urbanas actuales puedan estar haciendo más daño que propiciando beneficios de mediano y largo plazo? En la mayoría de las ciudades de América Latina, la riqueza y las oportunidades coexisten con la informalidad urbana, la mala calidad de la vivienda, la falta de infraestructura básica, la congestión del tráfico, la desigualdad y la segregación. En ello, las políticas de suelo y urbanas son dos determinantes principales. El mensaje central es remarcar la poca comprensión que hoy tenemos sobre por qué el equilibrio en algunas ciudades se inclina más hacia un lado o hacia el otro y solicitar evidencias más rigurosas sobre "lo que funciona" cuando se definen las intervenciones de políticas públicas urbanas. Para ello, en esta presentación, se identifican y discuten algunos de los temas urbanos más urgentes que forman parte de los debates políticos actuales en las ciudades de Argentina y América Latina. Estos incluyen el crecimiento urbano, la regulación del uso del suelo, la urbanización informal, la captura de valor / impuestos y la adopción de nuevas tecnologías en la movilidad urbana. Finalmente, se sugiere una agenda de investigación para abordar los desafíos futuros.

Título: Densidad residencial y comunidades. Impacto de los procesos de crecimiento urbano en la comunidad y el barrio.
Autor: Felipe Link. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Investigador Asociado Centro de Desarrollo Urbano Sustentable – CEDEUS. Investigador Asociado Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social – COES.

Las investigaciones del último tiempo en los estudios urbanos en Chile han llegado a algunas conclusiones y consenso respecto a las características del proceso de metropolización de nuestras ciudades y sus impactos socio – territoriales, mayoritaria y específicamente para el caso de Santiago, pero también sobre otras ciudades en proceso de metropolización en Chile.

En la abundante evidencia empírica de estas investigaciones, cabe destacar específicamente para el caso de Santiago, algunas conclusiones como: i) un proceso de fragmentación urbana (Ortiz y Escolano, 2013; Hidalgo, Salazar y Álvarez, 2009; Vidal, 1999) y transformación del patrón tradicional de segregación residencial (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001); ii) la transformación y redensificación de los centros urbanos y el impacto sobre el pericentro (Greene y Soler, 2004; López, 2005; López, Gasic, Meza, 2012; Inzulza y Galleguillos, 2014) iii) la expansión metropolitana y la constitución de una nueva geografía urbana a la luz de los procesos de globalización económica (De Mattos, 1999; Armijo, 2000; De Mattos, Fuentes y Link, 2014). Todos estos resultados evidencian diferentes impactos sociales en el territorio. Esta presentación aborda específicamente la relación entre estos procesos de metropolización y las formas de la sociabilidad de los habitantes en el espacio urbano contemporáneo a escala del barrio. Se propone que la transformación de la estructura urbana actual de Santiago, que combina tendencias de expansión, dispersión y densificación (De Mattos, Fuentes y Link, 2014) en un contexto de fragmentación y desigualdad socio-territorial, ha modificado las formas de la densidad residencial tradicional, influyendo en una complejización de las dinámicas de sociabilidad y capital social relacional en la ciudad (Ascher, 2004; Lin, 2001). Se plantea la necesidad de conocer específicamente esta relación, observando las diferentes formas de densidad residencial y su impacto en la sociabilidad, entendida como las características de las redes personales de los residentes en diferentes zonas de la ciudad, a partir de las que se puede acceder y movilizar recursos, constituyendo capital social relacional (Lin, 2001). Así, pareciera ser que la sociabilidad urbana, no tiene una relación lineal con respecto a la densidad residencial, en el sentido de que a mayor densidad exista mayor diversidad de relaciones sociales constitutivas de capital social relacional, lo que constituye una paradoja de la metropolización.

Se analizan 10 barrios en Santiago, representativos de diferentes contextos de densidad residencial y características socioeconómicas. Se analizan encuestas, entrevistas grupos de discusión, para construir tipologías de sociabilidad urbana y analizar sus consecuencias sobre la integración social y las posibilidades de construcción de una ciudad más inclusiva para todos sus habitantes.

Palabras clave: Densidad residencial, metropolización, redes, comunidad, barrio.

Ciudades sostenibles para disminuir la desigualdad social: la visión de Recife como una Ciudad Parque Brasileña.

**Circe Gama Monteiro – D.Phil (Oxon)
Inciti – Universidade Federal de Pernambuco**

Cambiar las ciudades latinoamericanas siguiendo las premisas de SDG 11 requiere una planificación a largo plazo y estrategias innovadoras a corto plazo. Una idea primordial es que no hay sostenibilidad sin una participación masiva de los ciudadanos en todas las prácticas sostenibles. Para garantizar la necesaria participación y compromiso, en medio de la gran diversidad de puntos de vista, es fundamental compartir una visión sobre la ciudad futura, o según Un-Habitat: la ciudad que todos necesitamos.

Esta visión futura de la ciudad no debe ser una utopía imaginada, fuera de su alcance, sino que debe tener sus raíces en las condiciones reales pasadas y presentes de la ciudad y debe aplicarse a cada lugar y localidad. Este artículo presenta el proceso tomado para crear una visión de futuro para una ciudad marcada por su desigualdad social: Recife, una capital en el noreste de Brasil. El surgimiento de la visión de la ciudad futura fue iniciado en el Proyecto del Parque Capibaribe coordinado por un Grupo de Investigación transdisciplinario de la Universidad en conjunto con un Gobierno Local y con la colaboración activa de los habitantes. Diseñó una metodología de cambio urbano basada en la investigación, el desarrollo de soluciones y la activación de transformaciones llamada URD + A (Urban Research, Development of Solutions plus Activation)

El conocimiento urbano de las investigaciones transdisciplinarias plantea que cada ciudad tiene singularidades ambientales, espaciales y sociales que definen sus potenciales y problemas que la hacen única, diferente de cualquier otra. Para prever este futuro es necesario reconocer su ADN; ¿Qué factores construyen las cualidades positivas y negativas de la realidad presente? El genoma de Recife fue reconocido por ocho condiciones: se encuentra en un estuario en una región tropical, está marcado por un puerto central y una morfología radial, tiene un patrimonio arquitectónico y urbano peculiar, es una ciudad pobre con islas de riqueza que albergan una sociedad multicultural con creatividad intensa y normas sociales muy informales.

La ciudad sostenible del mañana debe entender esas condiciones como activos que apuntan a una ciudad más humana e inteligente. El crecimiento de Recife fue un proceso de conquista de aguas donde los activos naturales como los ríos, los arroyos y el exuberante bosque se fueron destruyendo gradualmente. El desafío ahora urge a volver a conectar la ciudad con su naturaleza, a recrear las cualidades ambientales para disminuir los impactos climáticos y a mejorar la salud y las condiciones sociales de las personas que llevan a una imagen de Recife, como una Ciudad Parque.

Las soluciones, los proyectos, las estrategias y las políticas urbanas deben partir y al mismo tiempo apuntar a la visión de la Ciudad Parque. Una Ciudad Parque aprende que, en primer lugar, tiene que honrar la naturaleza, respetar las leyes naturales para regenerar la vegetación, la calidad de las aguas, de la vida animal y la necesidad de reconectar un sistema ecológico - debe ser una ciudad ecológica y saludable. Luego, una Ciudad Parque debe enfocarse en los espacios públicos, creando condiciones para facilitar la vida de las personas, lo que se traduce en una mejor alojamiento, movilidad, oportunidades económicas y salud; es una ciudad social y saludable.

La importancia de los lugares públicos es indudable; son un bien común, destinado a ser inclusivos y abiertos a todos, valorados por la provisión de servicios paisajísticos y vitalidad urbana. Recientemente, los buenos espacios públicos son vistos como un símbolo de buenas ciudades para vivir, invitando así a la prosperidad económica. Las ciudades latinoamericanas presentan una apropiación cultural distintiva de los lugares públicos, derivada de prácticas sociales vibrantes e informales, y es necesario comprender y honrar estas prácticas para diseñar lugares buenos y socialmente resistentes.

La metodología surgida en el Proyecto del Parque Capibaribe vincula la visión a largo plazo de la planificación de la Ciudad Parque con las pautas de diseño denominadas sinapsis urbanas: intervenciones que tienen como objetivo conectar sistemas complejos, simbólicos, experienciales, espaciales para producir transformaciones significativas. Este proceso incluye: la provocación de ideas, el diseño participativo, el prototipado de soluciones, las activaciones y la evaluación, son procesos para que una transformación exitosa ocurra en lugares.

El otro nivel de activación es alimentar el debate político de alto nivel y contribuir a las políticas de planificación urbana. En el caso de Recife, el Plan Maestro de la ciudad para los próximos diez años reconoció el concepto de Ciudad Parque, pero lucha con poderosos conflictos políticos para promulgar parámetros e instrumentos que garanticen la implementación de la condición necesaria en un futuro cercano. Debería hacerse una discusión final con las lecciones aprendidas para diseñar lugares públicos y estrategias para hacer frente a los conflictos políticos para implementar ciudades más equitativas, sostenibles, resilientes y felices.