

M

REVISTA DE LA DIVISIÓN DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA

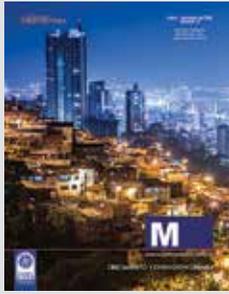
EXPANSIÓN URBANA

Revista M

Volumen 13
Enero-diciembre 2016
ISSN 1692-5114 Impreso
ISSN 2590-7883 Online
dx.doi.org/10.15332/rev.m
Expansión Urbana

Portada:

Barrio Buenos Aires,
Bucaramanga. Fotografía
original cortesía de Lika
Prada para
Revista M, 2016



Directivos

Rector Seccional Universidad Santo Tomás

Fray Samuel Elías FORERO BUITRAGO, O.P.

Vicerrector Académico

Fray Oscar Eduardo GUAYÁN PERDOMO, O.P.

Vicerrector Administrativo-Financiero

Fray José Antonio GONZÁLEZ CORREDOR, O.P.

Decano División de Ingenierías y Arquitectura

Fray Oscar Eduardo GUAYÁN PERDOMO, O.P.

Decano Facultad de Arquitectura

Arquitecto Fabio Lizcano Prada

Editora

Ivonne Marcella Duque Estupiñán, Historiadora Mg.

Coordinación Editorial

Carlos Humberto Gómez Arciniegas, Arquitecto, Mg., Ph.D.

Comité Científico

Fabio Restrepo Hernández, Arquitecto, Ph.D.
Universidad de los Andes, Colombia

Fernando Gaja i Díaz, Arquitecto, Ph.D.
Universidad Politécnica de Valencia, España

Michele Paradiso, Arquitecto
Universidad de los Estudios de Florencia, Italia

Andrés Satizábal Villegas, Arquitecto, Mg., Ph.D. (c)
Universidad Nacional de Colombia
Manizales, Colombia

Comité Editorial

Jorge Alberto Galindo Díaz, Arquitecto, Ph.D.
Profesor asociado Universidad Nacional
Manizales, Colombia

Verónica Mercedes Zagare, Arquitecta, Mg., Ph.D. (c)
Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente
Universidad de Buenos Aires, Argentina

Jemay Mosquera Téllez, Arquitecto Ph.D.
Profesor asociado Universidad de Pamplona
Pamplona, Colombia

Carlos Humberto Gómez Arciniegas, Arquitecto, Mg., Ph.D.
Profesor investigador Universidad Santo Tomás
Bucaramanga, Colombia

Néstor José Rueda Gómez, Historiador, Ph.D.
Profesor investigador Universidad Santo Tomás
Bucaramanga, Colombia

Liliana Rueda Cáceres,
Arquitecto, Mg.
Profesor investigador Universidad Santo Tomás
Bucaramanga, Colombia

Traducción Técnica

Carlos Humberto Gómez Arciniegas, Arquitecto, Mg., Ph.D.

Director Departamento de Publicaciones

Freddy Luis Guerrero Patarroyo

Directora Centro de Investigación

Esmeralda Prada Mantilla

Diseño y producción gráfica

Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga
CEDII - Centro de Diseño e Imagen Institucional

D. G. Olga Lucía Solano Avellaneda
Directora

C.S. María Amalia García Núñez
Corrección de estilo

M.P. Luis Alberto Barbosa Jaime
Diseño y diagramación

Impresión

Distigraf
Calle 41 #18-77, Bucaramanga, Santander - Colombia

Facultad de Arquitectura
Universidad Santo Tomás, Colombia
Carrera 27 N° 180 – 395 Autopista Floridablanca
Correo electrónico: revistam@ustabuca.edu.co
Teléfono: 6800801 Ext. 2241
Bucaramanga, Colombia

Contenido

EDITORIAL

Arq. Mg. Fabio Lizcano Prada.....3-5

ARTÍCULOS

Urban sprawl: impactos ambientais e influências negativas na mobilidade, acessibilidade urbana e no direito de ir e vir
Expansión urbana: impactos ambientales e influencias negativas en la movilidad, la accesibilidad urbana y el derecho a ir y venir
Edson Leite Ribeiro, José Augusto Ribeiro da Silveira.....6-23

Uma experiência habitacional de aplicação urbanística e arquitetônica em cidades de pequeno porte: o caso da Vila Mocó na cidade de Itaporanga, Estado da Paraíba, Brasil

Una experiencia habitacional con aplicación urbanística y arquitectónica en ciudades intermedias: el caso de Villa Mocó en la ciudad de Itaporanga, Estado de Paraíba, Brasil

Filipe Gonzales Nobre Mangueira, Mariana Dalro Leite Medeiros, Geovany Jessé Alexandre da Silva, José Augusto Ribeiro da Silveira.....24-41

América Latina urbana: el hábitat del siglo XXI

América Latina urbana: o habitat do Século XXI

Samira Elias Silva, Geovany Jessé Alexandre da Silva.....42-65

La ocupación del territorio y sus transformaciones en el proceso de urbanización del sector de Cañaveral, municipio de Floridablanca, Santander
The territorial occupation and its transformations in the development process of Cañaveral sector at the municipality of Floridablanca, Santander

Fernando Estévez Suárez.....66-81

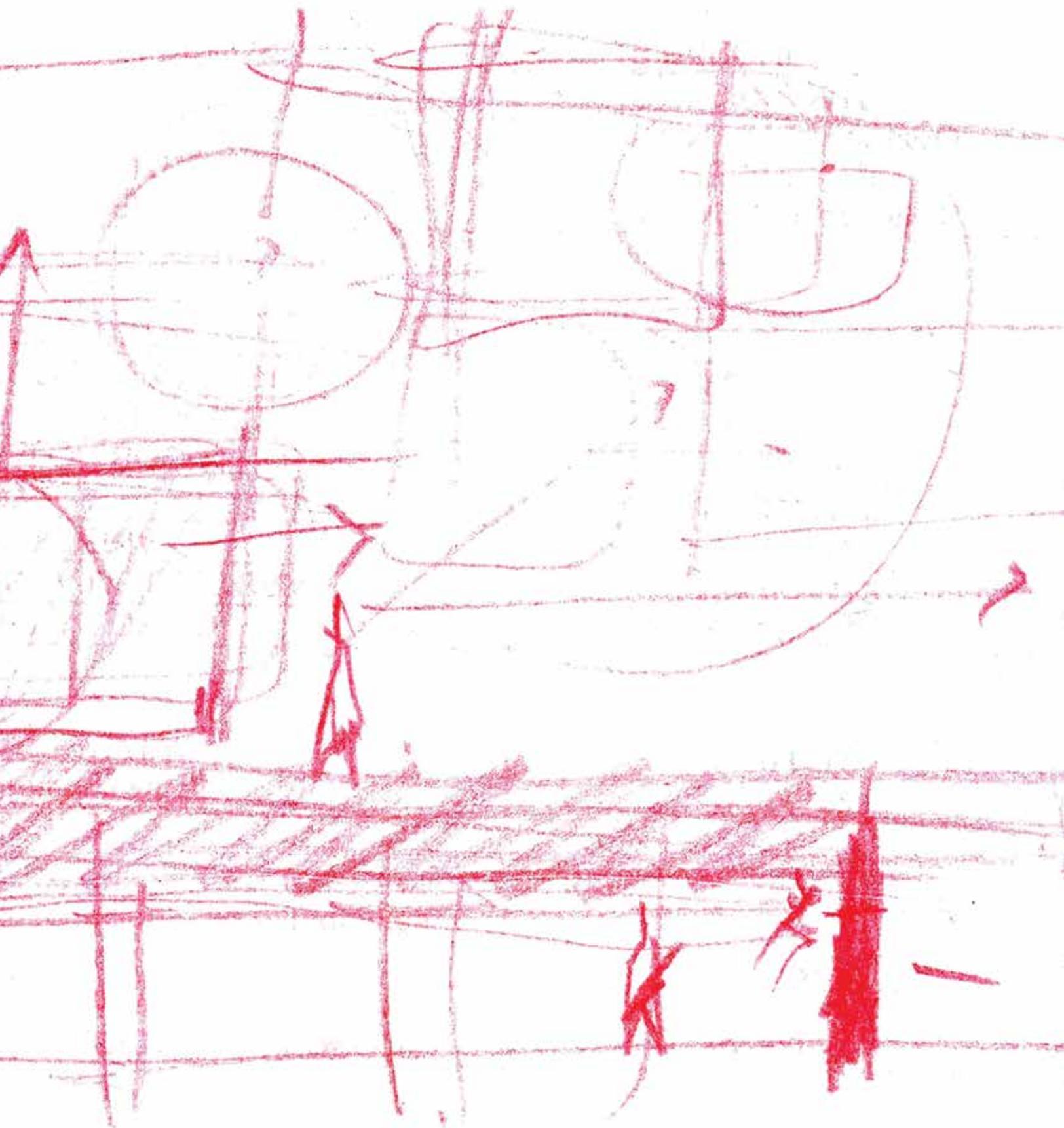
Las exposiciones universales dentro de la esfera de los grandes eventos
The universal expositions within the sphere of major events

Carlos Humberto Gómez Arciniegas.....82-100

Guía para autores de artículos....101-103

Authors guidelines for sumitting articles....104-106

Revista M es una publicación de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga. Con edición continua desde el 2003. Nace con el objetivo de proyectar en el escenario académico, el pensamiento y las acciones del quehacer profesional del oficio del arquitecto y de sus profesiones afines, mediante la publicación de resultados del ejercicio investigativo, analítico, crítico y propósito de este quehacer. Revista M está dirigida a un público conformado por profesionales y estudiantes del área de la arquitectura, el urbanismo y la planificación urbana y regional. Los artículos presentados son de responsabilidad exclusiva de sus autores, que han autorizado previamente su publicación en este medio, así como garantizar el carácter inédito de los mismos.



Dibujo conceptual, *diario de clase*.
Fuente: Arq. Jorge Alberto Villamizar Hernández.

EXPANSIÓN URBANA

Durante las dos últimas décadas el planeta ha experimentado un crecimiento imparable de las ciudades. Las metrópolis extienden sus dominios sobre sus débiles e inestables márgenes que concentran un creciente uso residencial que a su vez demanda servicios, capital y trabajo, pero que en la mayor parte de Latinoamérica es generador de fenómenos de pobreza, marginación y degradación social. En efecto, las estadísticas de varias organizaciones internacionales son alarmantes en términos de un crecimiento constante de la población. Un claro ejemplo es la larga lista de centros urbanos que han superado el umbral de diez millones de habitantes y que no solo han modificado dramáticamente el territorio, sino que también han esculpido nuevas formas de organización social y económica a diferentes escalas. La complejidad de estas relaciones, ligadas a la expansión de la ciudad hace que cualquier espacio que tienda a definir, delimitar o confinar la vida metropolitana resulte cambiante, amorfo, inadecuado e inclusive caótico.

Es este el punto focal de la presente edición de la *Revista M* que gracias a un interesante grupo de artículos presenta al lector cómo las grandes ciudades, indistintamente de sus potenciales o capacidades económicas, han abandonado el modelo formal de ciudad compacta, ya en vigor desde las ciudades prístinas, la polis griega o el castro romano, por un modelo de ciudad difusa, alterado desde la llegada de la revolución industrial y que hoy en día se refleja, tanto en las metrópolis y las megalópolis como en innumerables ciudades emergentes.

Así las cosas, se establece una vasta estructura urbana, reticular, geométrica o amorfa, que se expande sobre el territorio y que incorpora suburbios y propicia el englobe de las ciudades entre sí. Aparecen entonces los conflictos entre la ciudad extendida y policéntrica con la supervivencia de la forma monocéntrica, la cual mientras esté presente continua polarizando los núcleos de la periferia.

Paralelamente, aflora el fenómeno de la dispersión de la ciudad sobre el territorio rural que a la vista de muchos observadores es uno de los efectos más nocivos de la expansión urbana: fenómeno preocupante que genera un sistema habitacional (planificado o no) muy costoso de administrar, en términos de transporte y movilidad, mantenimiento de las edificaciones y calidad de los espacios urbanizados. En otras palabras, un patrón de ciudad dispersa que se caracteriza por consumos insostenibles. A partir de esta lectura, los autores dejan claro cómo el fenómeno de la expansión es considerado el principal responsable de la destrucción progresiva de las identidades paisajísticas, así como de los recursos naturales y económicos locales de cada ciudad. A pesar de esto, dichas problemáticas, aparte de su connotación negativa también pueden ser orientadoras en los procesos de planificación y gestión de la ciudad y del territorio.

El artículo de Edson Leite Ribeiro y José Augusto Ribeiro da Silveira presenta un estudio sobre la expansión y fragmentación urbana (*urban sprawl*) y sus impactos y consecuencias en las ciudades contemporáneas, concentrándose en paradojas de la fragmentación del espacio urbano como la dependencia por el uso del automóvil, que impide las diferentes formas de movilidad lenta, el simple encuentro ciudadano y, como los autores lo definen, “el derecho al ir y venir” para acceder libremente a lo que ofrece la ciudad.

Ahora bien, el artículo presentado por Filipe Manguera, Mariana Medeiros, Geovany da Silva y José da Silveira exponen cómo la investigación, fundamentada en los principios orientadores del urbanismo y la sostenibilidad, es decisiva para concretar decisiones proyectivas a la postre aplicables en un entorno específico. En esta oportunidad, los autores usan como escenario aplicativo la comunidad de Vila Mocó, situada en el municipio de Itaporanga, en el Estado de Paraíba, región Nordeste de Brasil, para así promover un trabajo técnico capaz de contribuir con el ámbito de la vivienda de interés social en el contexto latinoamericano. Se resalta, por tanto, la importancia de utilizar estrategias cimentadas en el principio de la sostenibilidad y debidamente adecuadas a los condicionantes locales con el fin de preservar la identidad y potenciar la relación de pertenencia entre los habitantes y el nuevo espacio edificado.

En el caso de Samira Silva y Geovany da Silva acuden a un ángulo de amplia cobertura para sintetizar las características principales del hábitat del siglo XXI en América Latina e interpretar los factores negativos que afrontan países como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela, directamente ligados al componente económico presente en la esfera de la planificación urbana latinoamericana y, por tanto, en dinámicas concomitantes a la expansión urbana donde se prioriza el automóvil y la especulación urbana.

El artículo del autor Fernando Estévez aborda desde la interpretación del arquitecto preocupado por el ordenamiento territorial, el caso del controvertido sector de Cañaverál, en el municipio de Floridablanca, Santander, uno de los componentes del Área Metropolitana de Bucaramanga. A través de su artículo, el autor hace un análisis de los cambios que una sociedad consumista puede generar en un sector de la ciudad, razón por la cual testimonia la aparición de nuevas redes de infraestructura y objetos arquitectónicos en el sector que van en detrimento del espacio físico natural, la calidad de vida de sus habitantes y, por tanto, han contribuido a acelerar el éxodo de la población local y ocasionado dramáticos cambios de usos en sus vastas áreas.

Por otra parte, el último artículo nos presenta la interesante temática de las llamadas Exposiciones Universales, escrito por el Arq. Carlos Humberto Gómez, quien recorrió personalmente los pabellones de la Expo Milán 2015. A partir de su experiencia, así como el conocimiento que tiene sobre la historia de estos grandes eventos elabora un texto que expone los elementos principales dentro de su evolución en el tiempo, la estructura organizativa que se maneja actualmente en dichas exposiciones y el impacto que tienen en las ciudades que las acogen.

En síntesis, la temática central de la presente edición de la *Revista M* expone posiciones y puntos de vista que comparten pronósticos que sirven para extraer elementos de juicio sobre las bondades del modelo de ciudad compacta sin descartar que el desarrollo gradual del modelo de ciudad extendida también puede corresponder a un proceso de ampliación territorial que podría ayudar en la prevención del empobrecimiento de la sociedad, para convertirse, bajo ciertas condiciones, en factor generador de crecimiento económico y desarrollo. En otras palabras, la ciudad extendida como escenario que, aunque con tensiones

y conflictos, puede configurar nuevas estructuras espaciales, nuevas formas de agregación y vida social, de organización del trabajo y de la economía, en muchos casos, novedosas y sin precedentes. Difícil pronunciar un veredicto final al respecto, aunque lo cierto es que en los actuales procesos de transformación urbana la ciudad no puede disolverse, sino regenerarse en sí misma. Por tanto, dejamos en manos del lector, emitir sus propias conclusiones y adoptar una posición específica pero objetiva, que de una u otra forma aporte al futuro de las ciudades.

Finalmente, quisiera agradecer la importante contribución del Dr. Geovany Jessé Alexandre da Silva y sus colegas de la Universidad de Paraíba, Brasil, así como la gestión del equipo editorial de la *Revista M*, en especial al Arq. Carlos H. Gómez, ya que gracias a su trabajo este número fue posible.

Arq. Mg. Fabio Lizcano Prada
Decano Facultad de Arquitectura
Universidad Santo Tomás - Bucaramanga

URBAN SPRAWL: IMPACTOS AMBIENTAIS E INFLUÊNCIAS NEGATIVAS NA MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE URBANA E NO DIREITO DE IR E VIR*

Edson Leite Ribeiro** - Secretaria Nacional de Habitação - Ministério das Cidades, Brasília
José Augusto Ribeiro da Silveira*** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil

DOI:
<http://dx.doi.org/10.15332/rev.m.v13i0.1993>



Bucaramanga - Colômbia. Assentamentos espontâneos nas colinas orientais
Fonte: Arquivos fotográficos, cortesia do arquiteto Jefferson Amaya (2013).

RESUMO

O presente artigo busca situar estudos acerca da dispersão e fragmentação urbana – *urban sprawl* – e seus impactos e desmembramentos nas cidades contemporâneas. Para tanto percorre a literatura e exemplos urbanos em várias regiões do ocidente urbano. Em síntese, a expansão urbana exagerada promove uma dependência igualmente exacerbada do uso do automóvel, uma vez que inviabiliza as formas de mobilidade e deslocamentos não motorizados. Ainda que se possam redimensionar as vias para veículos, seu esgotamento se faz rapidamente, de forma cíclica, dentro de um círculo vicioso: aumento da distância e dispersão, aumento da dependência do automóvel, aumento do congestionamento, aumento das vias, incentivo ao distanciamento e ao uso do automóvel, e assim sucessivamente. A forte influência de algumas políticas governamentais para a dispersão urbana, notadamente na América Latina e Brasil, é prejudicial inclusive ao poder público, uma vez que a necessidade e a dimensão da rede de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos são estendidas espacialmente, majorando manutenções e implementação de mais infraestruturas e serviços em ocupações dispersas, de baixa densidade e onerosas. Além do encarecimento da oferta de serviços, estes geralmente ficam prejudicados, em função da dificuldade da acessibilidade física, provocada pelas maiores distâncias projetadas. Na prática, as soluções são de baixa eficiência e funcionalidade urbana: menos oferta com dispêndio de mais recursos. Ao final, o artigo aponta para a possível tendência de ressurgimento e readensamento do centro urbano (verificado recentemente em algumas cidades importantes do Brasil), como um movimento oposto à dispersão e à fragmentação do espaço urbano e ao retorno da cidade, ao direito do encontro e ao direito de ir e vir e acessar ao que a cidade oferece.

PALAVRAS-CHAVE

Urban sprawl, dispersão urbana, mobilidade urbana, acessibilidade urbana.

* Texto resultante de pesquisas acerca da Dispersão Urbana realizadas no Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado (LAURBE), da Universidade Federal da Paraíba, Brasil. Acesso em: <http://laurbeufpb.wixsite.com/laurbe>

** Pós-doutorado no Institut National des Sciences Appliquées - INSA- Lyon em 2008, doutorado em Engenharia Civil pela USP (1991), mestrado em Desenvolvimento Urbano pela UFPE (1988), e graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Guarulhos (1978). Analista de Infra-estrutura (Desenvolvimento Urbano) do Ministério do Planejamento, Brasília-DF. Correo electrónico: edlribeiro@gmail.com

*** Doutorado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE, mestrado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE (MDU, 1997) e (MDU, 2004), graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFPB (CT, 1982). Professor da Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), e da Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM), da Universidade Federal da Paraíba - UFPB. Correo electrónico: ct.laurbe@gmail.com

EXPANSIÓN URBANA: IMPACTOS AMBIENTALES E INFLUENCIAS NEGATIVAS EN LA MOVILIDAD, LA ACCESIBILIDAD URBANA Y EL DERECHO A IR Y VENIR



Bucaramanga - Colômbia - Zona do bairro Real de Minas
Fonte: Google Earth, 2016.

RESUMEN

El presente artículo busca presentar los estudios de dispersión y fragmentación urbana –*urban sprawl*– y sus impactos y consecuencias en las ciudades contemporáneas. Para esto explora la literatura y situaciones urbanas en diversas regiones del occidente urbano. En resumen, la expansión urbana exagerada también promueve una mayor dependencia por el uso del automóvil, ya que impide las diferentes formas de movilidad y de desplazamiento no motorizado. Aunque se pueda redimensionar la malla vehicular, su agotamiento se produce rápidamente, de forma cíclica, en un círculo vicioso: aumento de la distancia y de la dispersión, aumento de la dependencia por el coche, mayor congestión, aumento del número de vías, incentivo para el distanciamiento y el uso del automóvil, y así sucesivamente. La fuerte influencia de algunas políticas del Gobierno en pro de la expansión urbana, particularmente en América Latina y Brasil, es perjudicial incluso para el Gobierno, ya que la necesidad y la capacidad de la red de infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos se extienden espacialmente, incrementando posteriormente el mantenimiento y la implementación de más infraestructura y servicios en asentamientos dispersos, de baja densidad y de mayor costo. Además del encarecimiento de la oferta de servicios, estos por lo general se ven afectados por la dificultad de accesibilidad física, causada por las mayores distancias proyectadas. En práctica, las soluciones son de baja eficiencia y funcionalidad urbana: menos oferta con gasto de más recursos. Por último, el artículo apunta hacia una posible tendencia de resurgimiento y redensificación del centro urbano (recientemente visto en algunas de las principales ciudades de Brasil), como un movimiento de oposición a la dispersión y a la fragmentación del espacio urbano y el regreso a la ciudad, al encuentro, al ir y venir y acceder a lo que ofrece la ciudad.

PALABRAS CLAVE

Urban Sprawl, dispersión urbana, movilidad urbana, accesibilidad urbana.

INTRODUÇÃO

Dentre os fenômenos urbanos contemporâneos, provavelmente, o mais nocivo seja o da dispersão e fragmentação indiscriminada do espaço urbano (*urban sprawl*). Sua ocorrência interfere negativamente no funcionamento da cidade, alimentando fenômenos como a segregação social e o isolamento espacial, a especulação imobiliária, as dificuldades em relação à acessibilidade, à oferta de bens e serviços públicos e privados, chegando inclusive a negar o próprio direito à cidade, espaço reconhecido como uma estrutura que deveria permitir a aproximação entre as pessoas e as atividades humanas, para facilitar os vínculos sociais, as oportunidades e as trocas comerciais, de informações, culturas, etc. Ao mesmo tempo, à medida que leva o espaço urbano a se expandir precocemente sobre as áreas naturais e os cinturões hortigranjeiros e rurais, também nega ao solo as necessidades de conservação e proteção ambiental, bem como as suas possibilidades de atividade produtiva.

No entanto, é um fenômeno praticamente generalizado, na maior parte do mundo, no qual a sociedade urbana (e rural), de forma geral, acaba perdendo. Nesse cenário, são apenas alguns poucos os favorecidos, como os especuladores imobiliários e os setores de produção e comércio de automóveis e suas atividades complementares. De fato, a dispersão favorece a inclusão precoce no mercado urbano de terras antes destinadas à agricultura, obtendo-se uma valorização artificial e oportunista, alimentada pela divulgação de falsos e deformados conceitos ligados à qualidade de vida urbana.

Da mesma forma, a expansão urbana exagerada promove uma dependência igualmente exagerada do uso do automóvel, uma vez que inviabiliza as chamadas “mobilidades doces” (termo recente, utilizado para designar as formas de mobilidade e deslocamentos não motorizados). Além disto, encarece e inviabiliza os transportes coletivos mais eficientes que exigem maiores densidade de ocupação para o seu funcionamento otimizado até mesmo os usuários do automóvel são bastante prejudicados, uma vez que as distâncias percorridas e o esgotamento dos espaços viários se tornam cada vez mais acentuados, conduzindo a um processo que afeta significativamente as condições de mobilidade na cidade. Ainda que se possam redimensionar tais vias, seu esgotamento se faz rapidamente, de forma cíclica, dentro de um círculo vicioso: aumento da distância e dispersão, aumento da dependência do automóvel, aumento do congestionamento, aumento das vias, incentivo ao distanciamento e ao uso do automóvel, e assim sucessivamente.

Não raras vezes, até mesmo as ações governamentais contribuem para esse processo. A opção determinante pelo transporte rodoviário, notadamente o transporte individual (automóvel) e opções por grandes conjuntos ou empreendimentos habitacionais localizados em áreas distantes dos centros urbanos, para baratear o custo da terra, acabam influyendo de forma determinante na atual configuração urbana dispersa.

No entanto, não obstante a forte influência de algumas políticas governamentais para a dispersão urbana, é exatamente o poder público o mais prejudicado, uma vez que a necessidade e a dimensão da rede de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos são bastante estendidas espacialmente. Além a oferta dos mesmos serviços, geralmente fica prejudicada, em função da dificuldade da acessibilidade física, provocada pelas maiores distâncias introduzidas. Na prática, as soluções são de baixa eficiência e funcionalidade urbana: menos oferta com dispêndio de mais recursos.

ASPECTOS HISTÓRICOS E CONCEITUAIS

Ainda que a história urbana tenha experimentado grandes concentrações urbanas mesmo na Idade Antiga, como é o caso de Roma e outras exceções, até a Revolução Industrial, as cidades tinham um crescimento menor e mais lento, uma vez que a produção econômica era, em sua maior parte, localizada fora do urbano, bem como a localização da maior parte da população. O surgimento de grandes cidades, antes da Revolução Industrial, está ligado mais fortemente à concentração de riquezas exploradas, em um território extenso, e à exploração colonial.

Após o surgimento da indústria, quando o *locus* principal da produção econômica migrou para o espaço urbano, o fluxo de pessoas, matérias primas, produtos e resíduos, aumentou significativamente. As estruturas e os espaços urbanos anteriores, embora adequados para o deslocamento a pé, começam a crescer mais rapidamente e a exigir um redimensionamento de seus espaços de circulação internos para comportar os novos fluxos. Surgiram os instrumentos coletivos para auxiliar os deslocamentos *intra*-urbanos, como os *omnibus* antigos, que eram carruagens coletivas, para auxiliar o transporte público intraurbano. As ferrovias, que foram criadas para o transporte de matérias primas e produtos, acabam também recebendo também vagões de passageiros e exercendo uma grande influência no início do aumento territorial urbano. Este processo acabou iniciando, de forma tímida, com o surgimento dos subúrbios, tanto para as populações de alta-renda (subúrbios jardins), como vilas operárias, localizadas fora do caótico espaço urbano transformado pela realidade industrial.

Mas, o fator mais determinante para desencadear definitivamente o processo de dispersão aleatória urbana foi a introdução do uso do automóvel, como modo de transporte de pessoas no contexto urbano, principalmente a partir do final da década de 1920, já na segunda fase da revolução industrial. Enquanto a dispersão motivada pelos trens estimulava nucleações bem definidas e ocupações concentradas em torno das suas estações, a dispersão motivada pelo automóvel se caracterizava pela aleatoriedade e pela baixa densidade, o que inviabilizava ou encarecia as infraestruturas, os transportes coletivos e as articulações entre as várias atividades urbanas.

Nos últimos quarenta anos, coincidindo com o gradativo surgimento de uma cultura pós-moderna, individualista, e com um processo vigoroso de crescimento e concentração de renda, pode-se perceber uma tendência clara de aumento ainda mais significativo da dispersão urbana. Esta tendência foi generalizada, tendo ocorrido no mundo inteiro, em função da seletividade e segregação socioespacial, como um dos subprodutos da cultura pós-moderna, individualizada e particularizada e, ainda, da elevação da concentração de renda. Essa dispersão mais recente, além da influência do automóvel e da cultura individualista, também foi bastante influenciada pelo surgimento e disseminação das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação). Dessa maneira, a introdução das novas modalidades de acesso remoto que, em princípio, deveria favorecer significativamente o funcionamento das cidades, com a redução de parte dos deslocamentos físicos, acabou alimentando o processo de segregação socioespacial. Com a disponibilização deste recurso, as camadas de renda mais alta (principalmente nos países de maior desigualdade social) preferiram se isolar em enclaves ditos “privilegiados”, no entanto, na maioria das vezes, também com baixos níveis de acessibilidade física ao que o meio urbano oferece. Com a especulação imobiliária e o mimetismo das classes mais baixas, outras estruturas semelhantes foram introduzidas, bem como novas áreas rurais foram tornadas urbanas,

em um processo especulatório. Também são decisões espaciais que visam criar e aumentar a “necessidade” da utilização do automóvel e dos meios eletrônicos de acesso.

Mas, conceitualmente, o *sprawl* urbano não significa apenas um crescimento extensivo e desproporcional ao aumento populacional e de atividades urbanas. Embora Carbonell (2002) afirme que se trata de um crescimento descontrolado, o que é um termo de difícil definição, preferimos conceituar que este processo se refere fundamentalmente a um crescimento inadequado, em geral movido por decisões também dispersas, não coerentes entre si e que priorizam a especulação.

Em geral, para se definir, por outro lado, a ausência do fenômeno do *sprawl* são utilizadas algumas variáveis bem objetivas: a) densidade, b) forma urbana, e c) diversidade, proximidade e complementaridade de usos. A área total pode até ser utilizada como critério, mas sempre de forma secundária na análise. Por exemplo, a cidade de São Paulo, embora ocupe uma área territorial maior do que Brasília ou o Rio de Janeiro, é uma cidade menos dispersa e mais compacta, uma vez que sua densidade é maior, sua forma urbana tem menos vazios urbanos intersticiais e a diversidade de usos e sua proximidade é mais clara. Além disso, a sua forma urbana se aproxima um pouco mais da isotropia perfeita, que seria a forma circular (considerando-se a mancha urbana metropolitana). No caso de Brasília, a dispersão ocorreu a partir da influência de decisões tomadas intencionalmente, por intermédio da escolha de um modelo de estruturação urbana. No caso do Rio de Janeiro, além dos fatores contemporâneos citados, o relevo e a condição litorânea também influíram, provocando uma dispersão natural. No caso de São Paulo, cabe a crítica de uma extensão territorial bem maior do que o desejável, que teria extrapolado a adequação à escala humana, prejudicando a qualidade de vida.

O conceito inverso da cidade dispersa seria o da cidade compacta, que se aproxima muito mais da isotropia perfeita e tem sido defendida por inúmeros autores, como a cidade mais próxima da sustentabilidade e da qualidade de vida, por permitir a otimização da acessibilidade e das oportunidades urbanas, com menores custos ambientais, materiais e sociais.

Há um consenso quase generalizado de que o progresso rumo ao desenvolvimento sustentável é essencial. As atividades humanas não podem continuar a usar os recursos naturais no ritmo atual, sem comprometer as oportunidades das gerações futuras. As cidades, desde o início do período industrial, passaram a representar a principal arena da atividade humana, mas também são os espaços maiores consumidores de energia e outros recursos naturais, além de representar o espaço onde são gerados a maioria dos poluentes antrópicos. No entanto, a sustentabilidade urbana é um conceito multidimensional, não ligado apenas a questões ambientais, mas também relacionado à questões de viabilidade econômica, de habitabilidade e de equidade social. Recentemente, muita atenção tem se centrado sobre a relação entre a forma urbana e a sustentabilidade, onde a sugestão é que a forma e a densidade das cidades pode ter implicações para o seu futuro. A partir desse debate e, especialmente, a partir do posicionamento de alguns autores, como Rogers & Gumuchdjan (1997), estão emergindo argumentos fortes de que a cidade compacta é a forma urbana que pode conduzir a espaços mais sustentáveis. A cidade compacta apresenta as seguintes características principais:

- a. Vitalidade ou revitalização da área Central e de seus centros secundários
- b. Densidade, diversidade de uso e eficiência no desenvolvimento e funcionamento urbano
- c. Complementaridade e proximidade de serviços e facilidades: hospitais, parques, escolas, lazer e diversão

Nos últimos anos, apesar de não ser algo consensual, uma vez que o conceito da cidade compacta conflita com a atual cultura individualista, os urbanistas e alguns gestores urbanos têm, cada vez mais, considerado a alternativa da cidade mais compacta, a fim de alcançar uma forma urbana mais sustentável. Políticas de compactação urbana envolvem a promoção da regeneração urbana, a manutenção da vitalidade ou a revitalização de centros urbanos, a restrição da expansão urbana sobre áreas rurais, a utilização de maiores densidades, diversidades e complementaridade de usos do solo, a promoção do transporte público e a concentração de desenvolvimento urbano nos nós de transportes públicos.

Dentre outras propostas convergentes, com origens mais sociológicas que ambientais, encontra-se também o conceito das cidades conviviais, desenvolvido por alguns urbanistas e sociólogos contemporâneos, utilizando-se das teorias de Illich (1973;1974) e, que levam igualmente a soluções semelhantes, incluindo entre as suas características a maior proximidade e convivialidade entre as pessoas. De fato, a cidade compacta, em virtude de seus espaços públicos bem dimensionados (sem excessos), pedestrianizados tem como resultados principais a aproximação e o encontro entre as pessoas. Evidentemente, o conflito com a cultura individualista contemporânea vai ser um obstáculo à sua absorção, no entanto levará também à reflexão sobre a contradição e as formas de resolução do conflito entre o funcionamento do sistema urbano, eminentemente coletivo, e o funcionamento da cultura individualista contemporânea, no mesmo espaço. De certa forma, a dispersão revela fisicamente esta contradição, mas revela também a inexistência de uma solução razoável para a questão.

Ainda convergente à estas propostas de cidades mais compactas, a formulação das soluções das TOD (Transit Oriented Development), apresenta a proposta de orientar o adensamento em torno dos terminais e estações dos grandes sistemas de transportes públicos, complementando-os com as mobilidades doces, em função da aproximação e redução dos espaços obtidos com este adensamento dirigido. Na prática, seria um arquipélago de concentrações urbanas compactas, e que usufruem de acessibilidades mais eficiente e “doces” e conviviais em núcleos bem definidos.

A proposição, bastante divulgada, particularmente na Europa, dos *Quartiers durables* (bairros sustentáveis) também representam contribuições interessantes. No entanto, entre as proposições conhecidas, um percentual reduzido consegue inserir os princípios de sustentabilidade interna ao conjunto sistêmico da cidade, como um todo. Entre estas experiências bem sucedidas, experiências como a de Malmö (Suécia) reaproveitam áreas deterioradas do centro urbano e se inserem mais coerentemente, contribuindo para um sistema urbano mais sustentável e acessível por sistemas de circulação e mobilidades com menor dispêndio energético e maior convivialidade. Muitas experiências dos bairros sustentáveis apresentam boa coerência interna, mas contribuem pouco para a sustentabilidade do conjunto do sistema urbano. Algumas, inclusive, apesar da vantagem de sua coerência interna, apresentam características mais próximas das incoerências do *New urbanisme*, ou seja, apresentam soluções interessantes, mas isoladas, condominiais, introspectas como “ilhas” dentro do sistema.

No contexto contemporâneo, além do *New Urbanism* também surgiram outras tentativas de “organizar” internamente e isoladamente a incoerência do sistema urbano. Na prática, representam enclaves físicos que são ofertados à venda, como uma solução parcial, “conviviais” para poucos privilegiados, bem compatíveis com a cultura individualista, mas pouco coerentes com sistemas equilibrados e adequados. No modelo americano, por sua vez, muitas vezes se apresentam proposições, supostamente qualitativas, completamente

inconsistentes, tais como bairros e casas parecidas com bairros e casas de Hollywood, de seus artistas famosos, etc. Na prática, é apenas um consumismo individualista e mimetista, não fundamentado em estruturas lógicas.

No período atual, talvez a mais difundida “solução” em relação ao espaço urbano seja a do chamado *smart growth* americano. No entanto, representa apenas tentativas de organizar (fisicamente) a construção do espaço urbano, no sentido de se garantir a continuidade da reprodução da produção e do consumo, buscando-se, no máximo, evitar ou mitigar certos excessos ou resultados pouco desejáveis oriundos do “*laissez-faire*” do mercado imobiliário e da exclusão social para se manter o *status quo* da tendência urbana, sem maiores crises.

Contudo, de todas as recentes proposições formais e estruturais de organização do espaço urbano, a forma dispersa e fragmentada (*sprawl*), inclusive como resultante de uma combinação com os aspectos da injustiça e da segregação social e com novos modelos oportunistas e especulativos que foram introduzidos, representa o *laissez-faire* completo, onde o resultado urbano é definido apenas pelos interesses dos grupos dominantes do mercado.

O SPRAWL URBANO

Além da dispersão e da fragmentação da estrutura urbana, outro indicador geralmente percebido no fenômeno do *sprawl* diz respeito ao fato de que as áreas centrais urbanas, apesar de se constituírem o “coração” das cidades, pela localização, acessibilidade, potencialidade, diversidade de usos e proximidade entre os mesmos, foram gradativamente se esvaziando. Esse fenômeno de esvaziamento e “deterioração” do centro foi denominado por alguns autores de “*donut-cities*” ou “cidades-roscas”, pelo fato de terem seus centros esvaziados e crescerem apenas, de forma dispersa, em suas periferias. Esse processo, nitidamente mostra a não sustentabilidade do modelo, uma vez que se baseia no ciclo linear: fabricar > utilizar > descartar. Em um modelo mais sustentável, os centros urbanos seriam conservados como preciosidades, em função da potencialidade e riqueza de usos, funções, articulações entre funções, *convivialidade* e valores tradicionais. Analogamente, do ponto de vista material seriam mais inseridos no ciclo circular e mais ecológico: fabricar, utilizar, reutilizar ou reciclar. No entanto, muito mais que isso, a conservação dos espaços centrais e tradicionais conservaria também aspectos imateriais muito importantes da história e cultura urbana e comunitária local.

Apesar de, como dito anteriormente, o processo estar ocorrendo universalmente, o *sprawl* nas cidades europeias teve alguns pontos mais equilibrados, como a relativa conservação da vitalidade das áreas centrais e a dispersão periférica ocorrer mais comumente nucleada em torno das antigas *villages* próximas à cidade, podendo usufruir de sistemas de circulação mais apropriados, com o transporte ferroviário regional. No entanto, há que se considerar que, proporcionalmente à disponibilidade de terras, a dispersão urbana na Europa talvez tenha sido até mais impactante sobre as atividades rurais, especialmente devido ao valor cultural de suas culturas agrícolas tradicionais.

Contribui significativamente para o processo do *sprawl*, a associação equivocada ou propositalmente distorcida que se refere a uma percepção de “qualidade de vida”. Geralmente esta percepção está ligada ao uso do automóvel e ao de bens de consumo individuais e privilegiados por grupos, bem como a manipulações conceituais sobre o próprio conceito em si, de qualidade de vida urbana, introduzido pelo mercado imobiliário, visando valorizações artificiais e especulativas, podendo ampliar, assim, a sua rentabilidade. De fato, como o automóvel é um grande consumidor de espaço, sua utilização em áreas densas e

centrais seria inviável. Nesse sentido, a dispersão vem criar a “necessidade” de automóvel que vem, na sequência, viabilizar o comércio especulativo de espaços territoriais dispersos. Da mesma forma, habitar áreas distantes (e segregadas) daqueles espaços consolidados que a cidade já oferece, significa baixa qualidade urbana, no entanto, tais distanciamentos são vendidos como “privilégios” e condições de “qualidade de vida excepcionais”, discursos que são bem absorvidos no contexto da cultura contemporânea.

O quadro abaixo mostra algumas inversões geralmente adotadas e divulgadas pelo mercado imobiliário, no sentido de “viabilizar” artificialmente e “valorizar” as áreas periurbanas:

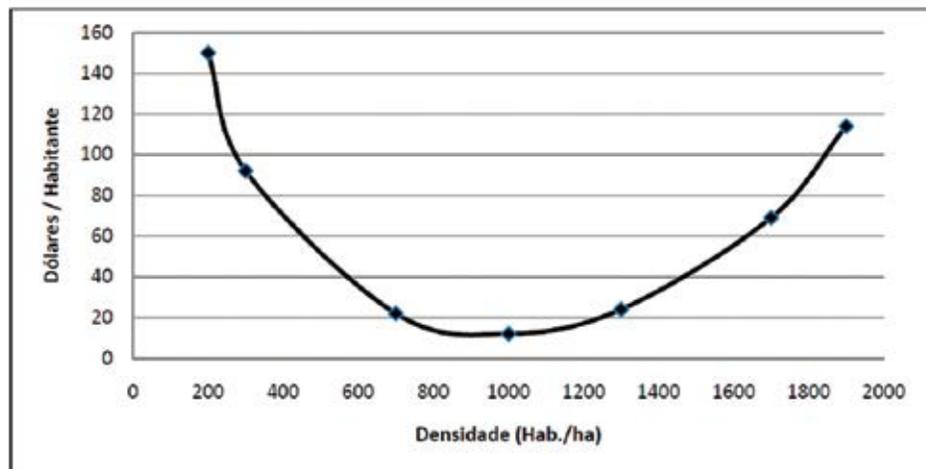
Conceitos	Verdades sobre o conceito	Informações falsas transmitidas, como se fossem verdadeiras, pelo marketing imobiliário
Qualidade de vida	<p>Conceito associado à condição de bem-estar físico, mental, psicológico, emocional e social, bem como a fatores de realização individual e social, tais como a realização interior, afetiva, profissional, econômica e a sensação de segurança, de pertencimento e participação social. Este conceito, está estritamente ligado a uma condição de harmonia (harmonia interior, harmonia social e harmonia ambiental), portanto, está intrinsecamente ligado à justiça social. Existem também interpretações deste conceito, ligadas mais fortemente à saúde, porém são conceitos mais dirigidos ou específicos, mas também inseridos na necessidade do equilíbrio citado.</p>	<p>O “conceito” divulgado na mídia é associado comumente a condições privilegiadas, ligadas a um alto padrão de vida ou à possibilidade de resolução individual de condições de acessibilidade à oferta de bens e serviços, postos de trabalho e de amenização e de oferta de lazer, para quem possa pagar para tal.</p> <p>Nesta maneira de pensar, a segurança social se baseia no isolamento e na segregação social e seu conteúdo intrínseco está baseado na injustiça e desigualdade social. Portanto, em vários aspectos o conceito transmitido é praticamente invertido em relação ao real.</p>
Qualidade de vida urbana	<p>É um conceito relacionado às disponibilidades e oportunidades que a localização urbana oferece para a habitação e o cotidiano social.</p> <p>Na totalidade das pesquisas acadêmicas já desenvolvidas com estudos de casos sobre diferentes cidades, utilizando-se de métodos semelhantes ou diferentes, as áreas centrais e as pericentrais, pela consolidação, proximidade e riqueza de oportunidades, foram consideradas as que proporcionam maior qualidade de vida urbana, apesar da ocorrência de um processo de deterioração e desvalorização das áreas centrais em muitos países</p>	<p>No marketing imobiliário este conceito é associado ao prestígio e à distinção social, geralmente conduzido perversamente ao simples “distanciamento dos pobres”.</p> <p>Na questão espacial urbana, atribuem “valores” à áreas isoladas, distantes, fragmentadas do contexto urbano. Sucedendo a este excesso de valorização e lucratividade privada, o poder público geralmente é obrigado a entrar com vultuosos investimentos para atender a demanda destes empreendimentos. Além disso, o sacrifício humano dos que precisam acessar, sem veículos individuais, estes locais (como empregados, vigias, jardineiros, etc.) são bastante altos</p>
Qualidade ambiental e sustentabilidade urbana	<p>A qualidade ambiental e a sustentabilidade urbana devem ser entendidas dentro do funcionamento do “sistema urbano” que é um sistema antrópico e coletivo.</p> <p>Assim, uma cidade ecológica e sustentável é a que utiliza com mais eficiência os recursos e valores ambientais, para se atender as mesmas necessidades e oferecer a mesma qualidade de vida à sua população. O seu nível de sustentabilidade está associado à eficiência no provimento atual e na capacidade de preservação de suas qualidades e potencialidades para o provimento das gerações futuras.</p> <p>Em geral, as cidades mais compactas e densas são mais ecológicas e eficientes, pois otimizam as economias de aglomeração e permitem usar melhor os recursos coletivos em detrimento dos individuais (geralmente menos ecológicos). Nestas, até mesmo as áreas verdes são mais bem dimensionadas e bem tratadas</p>	<p>O marketing imobiliário divulga comumente que qualidade ambiental seria o “distanciamento do urbano”, levando os assentamentos para áreas cada vez mais distantes. Segundo o que divulga este marketing, uma vida urbana ecologicamente equilibrada seria habitar “áreas verdes distantes, supostamente tranquilas, em meio à áreas verdes, passarinhos, etc...”) mas, sem produção endógena e acessíveis apenas por automóveis.</p> <p>Mesmo algumas propostas de bairros que adotam princípios sustentáveis (como captação de energia solar, eólica, reúso e captação de água, etc.) acabam se contradizendo com uma localização distanciada (gerando custos ambientais, espaciais e energéticos muito altos, além de segregação social). Na prática, muitos elementos “sustentáveis” são utilizados mais comumente como agregadores de valor imobiliário, sem apresentar uma consistência sistêmica bem integrada ao sistema urbano.</p>

Quadro 1. Comparativo entre os conceitos reais e os conceitos induzidos comumente pelo marketing imobiliário
Fonte: Adaptado dos autores de Ribeiro & Mousset (2011).

Portanto, o fenômeno é alimentado pela priorização do automóvel na circulação urbana e pela especulação imobiliária, em um processo cíclico vicioso, onde os dois fatores se realimentam mutuamente. As atuais formas de acessibilidade eletrônica ou virtual, como a *internet*, acabaram não reduzindo tanto a necessidade de deslocamentos, como se previa ou se pensava inicialmente, acabando por também influir e alimentar a dispersão urbana.

Para o poder público, que representa um dos atores mais prejudicados no processo (embora alguns gestores até considerem vantagem), sobra uma enorme sobrecarga, com a elevação dos custos da infraestrutura e serviços urbanos. Além da elevação do custo, geralmente também há uma redução da qualidade do atendimento dos serviços públicos, em virtude da maior dificuldade com a acessibilidade, particularmente aos equipamentos e aos serviços urbanos. A Figura 1 abaixo mostra os custos da infraestrutura para os diferentes níveis de densidade demográfica. Observe-se que, com o quadro da dispersão urbana atual, a maioria das cidades brasileiras apresenta uma densidade demográfica urbana menor que 150 habitantes/ha. Um aumento deste número para densidades em torno de 300 habitantes/hectare poderia reduzir os custos infraestruturais por habitação em aproximadamente 50%. Na prática, pode-se dizer que o cotidiano do *laissez-faire* ou da permissividade, por parte do gestor público, que possibilita o *sprawl* urbano, poderia ser tratado como improbidade administrativa.

Figura 1. Custos infraestruturais gerais por habitante em relação à densidade demográfica
Fonte: Mascaro, 1987.



Os críticos do modelo urbano compacto inclinam-se a considerar que os defensores das cidades compactas tendem a buscar densidades muito altas, sufocantes. No entanto, isso não é verdadeiro. A sustentabilidade não se baseia em soluções extremas, mas visa sim o equilíbrio. A densidade buscada não é a máxima, mas a densidade ótima. Isso é demonstrado também na abordagem econômica da densidade, onde existe um ponto ótimo, a partir do qual, os custos voltam a aumentar. Por exemplo, há críticas de que uma cidade compacta teria poucas áreas verdes e espaços livres e que, portanto, seriam cidades sufocantes e poluídas. Na prática, seriam cidades com espaços livres e verdes suficientes e otimizados em seu espaço interno, conservando muito mais áreas naturais em sua coroa *extra*-urbana e conseguindo-se viabilizar o tratamento adequado para as áreas verdes internas.

Na maioria das cidades modernas, especialmente nos países de renda mais baixa ou de crescimento urbano mais rápido, é pequeno o percentual das áreas verdes que foram efetivamente e adequadamente implantadas e tratadas.

A cidade de Brasília é um exemplo: apesar de ser a capital brasileira de maior renda *per capita* e de receber recursos específicos e privilegiados para manutenção da capital federal, suas áreas verdes superdimensionadas recebem pouco e inadequado tratamento. Grande parte das áreas livres é objeto de invasões (não apenas por populações de baixa renda) ou é apropriada para usos não adequados à função ambiental e social, como depósito de lixo e áreas de ocorrência de crimes.

Além disso, entre os próprios ecólogos, muitos consideram de baixa validade as experiências de corredores ecológicos intraurbanos, em função dos efeitos negativos de borda, do meio urbano, suas atividades e a pressão demográfica sobre o equilíbrio do nicho ambiental. Portanto, é melhor conservar áreas naturais bem equilibradas fora da cidade e tratar melhor as áreas verdes internas “funcionais”, exatamente para o seu eficiente funcionamento ambiental, de lazer, paisagístico e cultural.

Mascaró (1987) também demonstra (figura 02), por tipo de infraestrutura, os custos da infraestrutura por habitação, segundo a densidade demográfica. Ressalta-se também a participação do item pavimentação, mais diretamente ligado à utilização do automóvel (sistema viário e estacionamentos), bem como da drenagem, decorrente da impermeabilização, em grande parte também promovida pela pavimentação.

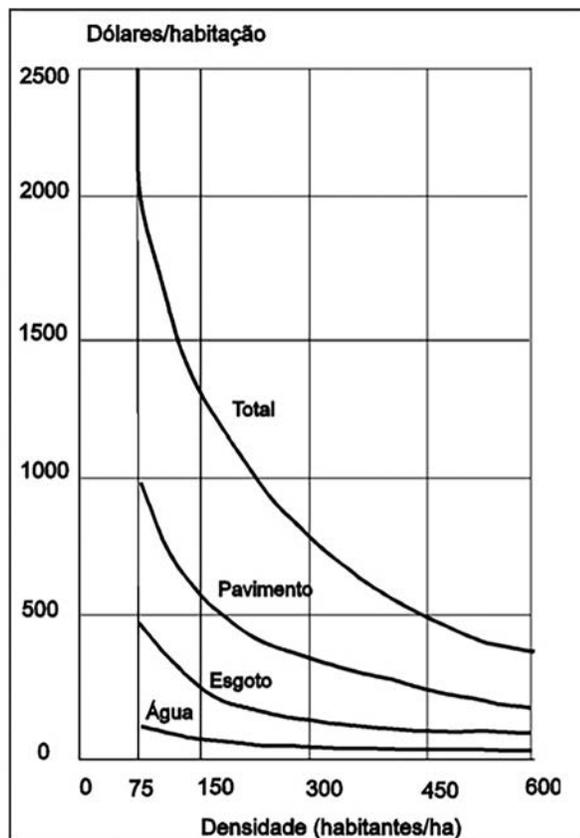


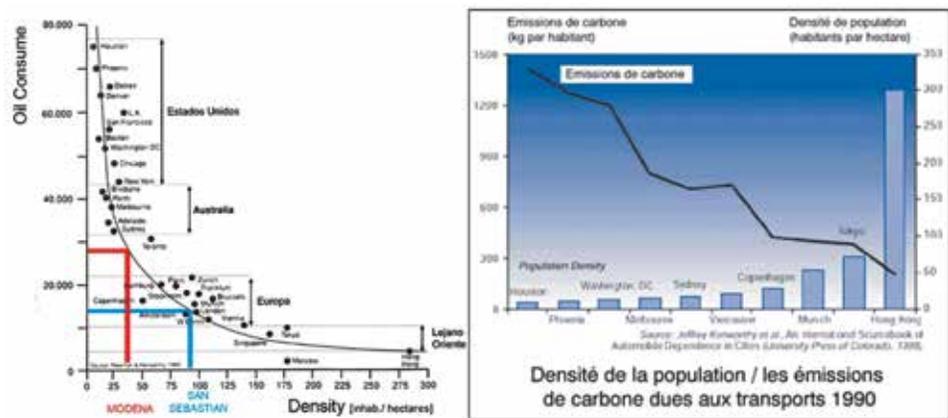
Figura 2. Custo, por habitação, da infraestrutura em seus diferentes itens
Fonte: Mascaró, 1987.

Segundo Ojima (2007), a dispersão urbana é medida fundamentalmente pelo descompasso entre a evolução populacional e a expansão física do espaço urbano, ou seja, é medida pela condução às baixas densidades. Tal ocupação também vem significar baixa eficiência e funcionalidade urbana e, portanto, baixa sustentabilidade e alta entropia.

Paradoxalmente, uma crítica também muito comum feita à cidade compacta se refere à sua suposta “maior poluição do ar”, devido à concentração e à maior compartimentação de suas estruturas internas. Contudo, o que não se apercebem é que, a maior fonte de poluição do ar urbano é o automóvel, que é estimulado pela dispersão urbana e desestimulado pela compactação e densidade urbana, onde as distâncias menores favorecem os modos “doces” de circulação e a densidade maior favorece os modos coletivos de transporte. Dessa maneira, a cidade dispersa multiplica a necessidade de sistemas motorizados de transporte, notadamente o uso do automóvel, multiplicando a emissão de poluentes, particularmente o CO e o CO₂. Portanto, uma cidade mais densa, por não necessitar ou até dificultar o uso do automóvel individual, iria emitir menos poluentes atmosféricos, podendo ser menos poluída e contribuir para a redução do efeito estufa e do aquecimento climático, em nível global.

De fato, alguns estudos mostram esta relação óbvia de que a principal maneira de se reduzir a poluição seria reduzindo as suas fontes de emissão. A figura abaixo mostra o padrão de consumo de combustíveis fósseis e emissão de poluentes atmosféricos em cidades com diferentes densidades, no mundo.

Figura 3. Variação do consumo e da emissão de carbono pelos meios de transporte, segundo as diferentes densidades urbanas
 Fontes: Newman & Kenworthy (1999) e Artigo: Plus la ville est dense, moins elle pollue - Revue Urbanisation (2007).



Além da emissão, a própria concentração ambiental desses poluentes também apresenta relação mais direta com a concentração de fontes emissoras (automóveis principalmente) que com a compartimentação dos ambientes intraurbanos. Se observarmos os dados de concentração de poluentes na cidade de São Paulo, segundo a CETESB (site: www.cetesb.sp.gov.br), se pode observar que o número de dias que extrapolaram o padrão de concentração de poluentes é, em geral, bem maior no Ibirapuera (cujo coletor fica no meio do parque) do que no Centro da cidade (cujo coletor fica junto a um terminal de ônibus). Ver Relatórios CETESB (2004-2010).

Um dos fatores incentivadores à ação privada, na produção da cidade dispersa, diz respeito ao fato de que grande parte de seus ganhos especulativos são obtidos com a demanda crescente de investimentos públicos. Boa parte dos seus ganhos é paga com o sacrifício cotidiano dos próprios moradores, inclusive os que se sentem beneficiados, pela redução da mobilidade e da acessibilidade, que lhes retiram parte substancial do direito à cidade, no processo de produção social e apropriação privada do espaço urbano. O quadro 2 mostra diferentes proposições ou influências contemporâneas e níveis de sustentabilidade e acessibilidade.

Proposição	Descrição	Nível relativo de sustentabilidade, acessibilidade e interação social
CC /CC	Cidades Compactas e Cidades Conviviais Estruturas urbanas mais densas, eficientes e convergentes, permitindo melhor proximidade, acessibilidade, eficiência e convivialidade	Alto
BS/CS	Bairros sustentáveis inseridos sistemicamente ao sistema urbano, contribuindo para a sua sustentabilidade	Alto
TOD	TOD - <i>Transit Oriented Development</i> Cidades estruturadas de forma compacta e densa junto aos terminais e estações do sistema coletivo de transportes, viabilizando a sua complementaridade por modos de mobilidades doces.	Alto – Médio
BS	Bairros sustentáveis isolados Proposição de bairros com princípios internos sustentáveis como enclaves no sistema urbano Contribuições interessantes, mas pontuais, com coerência limitada aos seus espaços internos, carentes de conexão sistêmica	Médio
SG	<i>Smart Growth</i> Tentativa salomônica de dar coerência e harmonia ao sistema urbano, apesar de suas incoerências internas no plano social, econômico e espacial. Esta solução resulta em uma harmonia mais física e visual que estrutural.	Médio – Baixo
UM	Urbanismo de influência e herança modernista Prática positivista de urbanismo, representante de um pensamento histórico em que se atribuía uma valorização exagerada do funcionalismo mecanicista urbano, com o uso de produtos e equipamentos industrializados. Como característica principal: setorização rígida e estruturação urbana baseada no sistema rodoviário. Legislação de uso do solo rígida e setorizada.	Baixo
NU	<i>New urbanism</i> Proposição de bons princípios ambientais e de convivialidade, mas pensados para serem implantados em enclaves segregados do conjunto da realidade urbana, em tentativa clara de obter mais valia destes princípios, nas práticas comerciais. Inserção no urbano comumente estimulando estruturas urbanas dispersas, em função da segregação social.	Baixo
US	<i>Urban sprawl</i> <i>Laissez-faire</i> urbanístico, conduzindo ao estágio atual da dispersão e segregação social urbana, ainda que regulamentado por legislações orientadoras de uso do solo flexibilizadas. Práticas especulativas dominantes na estruturação	Baixo – Muito baixo

Quadro 2. Diferentes proposições ou influências contemporâneas e nível de sustentabilidade e acessibilidade

Fonte: Elaboração dos autores, 2016.

PERDAS E “GANHOS” COM O PROCESSO DA DISPERSÃO (SPRAWL) URBANO

Como consequência do *sprawl* urbano, além dos impactos físico-espaciais e estruturais, o fenômeno conduz à perda e desperdício espacial, material e energético. Além disto, conduz também à perda de interações e vínculos sociais e culturais, bem como das interações complementares entre as diversas atividades urbanas, dos significados históricos e tradicionais dos lugares urbanos e, evidentemente, também à perda de todo o potencial de integração de oferta de bens e serviços.

Alguns autores, como Morris (2005), discutem o impacto social da dispersão urbana sobre a degradação das relações sociais, o isolamento e a segregação. Outros autores ainda estendem essa abordagem para o impacto sobre a segurança pública, com a fragilização dos vínculos sociais, o aumento da vulnerabilidade e a própria dificuldade de implantação de elementos de proteção preventiva, como a iluminação pública e a vigilância em áreas tão dispersas.

Vários autores tratam do impacto do fenômeno sobre as áreas verdes e áreas agrícolas, na franja periurbana. Além do impacto espacial ou territorial, o fenômeno também impacta os preços de alimentos, com o aumento da distância do cinturão hortifrutigranjeiro dos mercados urbanos. Na Europa, além do pequeno território agrícola, faz-se necessário ressaltar a importância cultural de certas produções agrícolas tradicionais (vinhos e queijos, por exemplo) que são afetados de forma significativa neste processo. Complementando esta análise, Hasse & Lathrop (2003) mostram os impactos negativos e a baixa de eficiência e desequilíbrios no uso da terra urbana, agrícola e natural.

Vários autores comentam sobre a dificuldade de manutenção das áreas verdes periféricas, em função da dispersão urbana, ao mesmo tempo em que as áreas naturais intersticiais internas, ao contrário de desempenhar uma função positiva, recebem a pressão negativa da vizinhança, apresentando altas tendências à ocupação e à utilização inadequada, deixando de servir à qualidade de vida urbana.

Contudo, entre os diversos impactos ambientais e sobre a qualidade de vida, causados pelo fenômeno do *sprawl*, os mais fortemente sentidos parecem ser o impacto sobre a acessibilidade, e sobre as oportunidades que a cidade oferece, e o impacto sobre o meio ambiente. No entanto, até mesmo a economia urbana, ao contrário do que se imagina ou que se defende, também é fortemente afetada negativamente. Na prática, apenas alguns lucram e todo o conjunto da sociedade perde. O quadro a seguir, segundo Ribeiro & Mousset (2011), mostra um comparativo entre as perdas e ganhos

Portanto, até mesmo a hipótese da rentabilidade e do impacto positivo sobre a economia, com a adoção do modelo disperso, fica fragilizada ou mesmo, refutada, considerando-se a enorme quantidade de perdas em relação aos ganhos. Ao mesmo tempo, tais perdas prejudicam uma parcela bem maior da população, do que a que auferir algum ganho.

Ribeiro & Mousset (2011) demonstram que a rentabilidade em cidades muito dispersas é bem menor do que em cidades mais concentradas. Descrevem, por exemplo, que enquanto a cidade de Brasília-DF é a capital de maior PIB *per capita* do Brasil, seu PIB por km² é bem menor que muitas capitais brasileiras, como Fortaleza, que tem um PIB bem menor. O mesmo fato ocorre com Palmas-TO que é uma das capitais brasileiras com menor renda por km², embora se observe que seu PIB *per capita* é bem significativo entre as capitais de porte médio.

Perdas e desperdícios na construção e funcionamento da cidade dispersa e no contexto da sociedade	Ganhos econômicos verificados com o processo
<p>Perdas com a utilização excessiva de espaço territorial e impactos sobre a natureza e o meio ambiente</p> <p>Perdas materiais com a construção da urbanização sobre um território disperso – Necessidade de maior construção e consumo material</p> <p>Perdas quantitativas e qualitativas, com a necessidade de uma rede física de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos bem maior que o necessário</p> <p>Perdas de oportunidades e de acessibilidades no espaço urbano</p> <p>Perdas crescentes de tempo de deslocamento</p> <p>Perdas de capital humano, com o uso do tempo que poderia ser destinado ao estudo, ao trabalho e ao lazer, consumido pelo maior tempo de deslocamento</p> <p>Perdas de energia e aumento da emissão de poluentes com a predominância do uso do automóvel</p> <p>Perdas de vidas humanas excedentes, bem como horas de trabalho, pelos acidentados em função do aumento da circulação veicular e das vias de alta velocidade.</p> <p>Perda de território agrícola periurbano e perdas de rendas e do patrimônio cultural e tradicional agrícola e derivado da agricultura.</p>	<p>Ganhos com a expansão das “necessidades”, com a criação de maiores demandas, para a produção material de uma forma geral (necessita-se de muito mais, para se oferecer a mesma coisa).</p> <p>Ganhos especulativos e oportunistas no mercado imobiliário</p>

Quadro 3. Perdas e ganhos gerais e para a economia urbana em um contexto de estrutura dispersa
Fonte: Ribeiro & Mousset (2011).

Fernandes (2001) fala sobre a importância de se promover a inclusão sócio-espacial em cidades de países latino-americanos. O autor demonstra que essa relação (social e espacial urbana) apresenta vários processos combinados, que aqui se apresenta, inclusive com alguma adaptação por nós introduzida:

- a. Pobreza, segregação espacial e privação dos pobres mantidos à distância.
- b. Alta vulnerabilidade a desastres naturais, agravados pela precária infraestrutura urbana periférica (exatamente onde existe a pressão por ocupação urbana).
- c. Distanciamento, dificuldade de acessibilidade a oferta de oportunidades de emprego, renda e à serviços públicos.
- d. Aumento do desemprego, especialmente entre os marginalizados e aumento da violência urbana.

A INFLUÊNCIA DO URBAN SPRAWL NA MOBILIDADE E NO DIREITO DE IR E VIR

Como foi dito anteriormente, a acessibilidade e a mobilidade urbana representam alguns dos aspectos mais prejudicados com o fenômeno da dispersão urbana. Seus efeitos nocivos não atingem apenas os portadores de deficiência ou pessoas com capacidade de locomoção reduzida. As grandes distâncias intraurbanas e as baixas densidades resultantes dificultam a liberdade de ir e vir através de três fatores ou efeitos distintos:

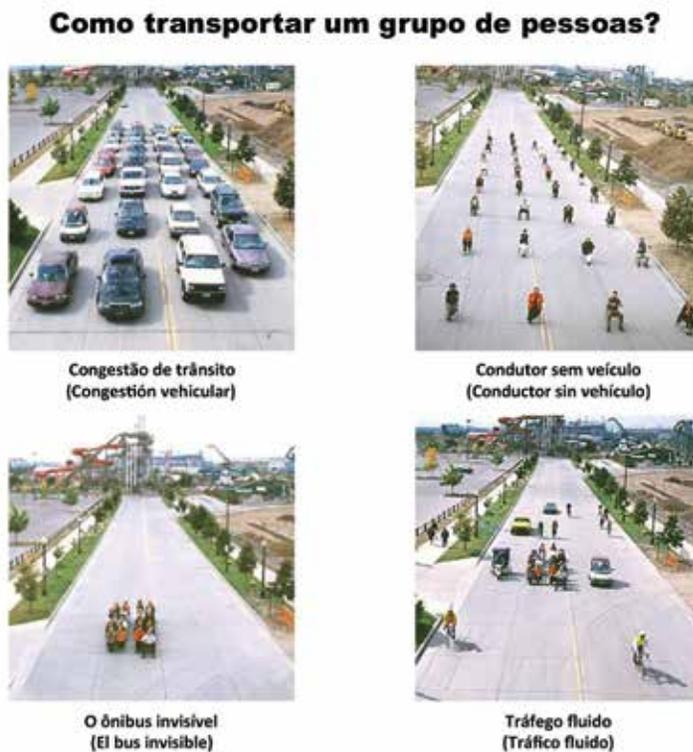
As grandes distâncias e a escassez ou ausência de infraestruturas adequadas, em função da priorização dada ao automóvel, inviabiliza ou dificulta fortemente o uso das chamadas mobilidades “doce”, que são os modos de circulação que não utilizam a forma motorizada, tais como o deslocamento a pé, por bicicletas, por patins, etc.

A dispersão para longas distâncias e a ocupação urbana de baixa densidade encarece significativamente o uso e o funcionamento do transporte coletivo, uma vez que seu custo é diretamente proporcional à distância e inversamente proporcional à densidade de uso. Observa-se que este encarecimento prejudica principalmente a população de baixa renda que habita distante, usuária cativa deste tipo de transporte;

A dispersão urbana e os dois fatores anteriormente descritos acabam realimentando a preferência pelo uso predominante do automóvel, levando as vias à rápida exaustão, congestionamento e insuficiência.

As soluções geralmente adotadas na maioria das cidades dispersas, que é a de criação de vias mais rápidas e mais largas, com número de faixas cada vez maior, vem segregar significativamente os dois lados da via urbana, limitando de forma crescente a mobilidade dos pedestres, uma vez que sua travessia fica cada vez mais inviável e arriscada. A figura indicada a seguir mostra 35 pessoas utilizando uma mesma calha viária, onde se pode comparar bem a ocupação do espaço e, também, a dificuldade da circulação transversal à calha, por pedestres, no caso da utilização predominante de automóveis. Deve ser lembrado ainda que andar a pé é a forma básica e universal de circulação de pessoas. Todas as demais formas dependem desta para complementar a microacessibilidade e esta, em princípio, em um espaço urbano não disperso, poderia prescindir de qualquer outro modo de transporte.

Figura 4. Diferentes formas de utilização do espaço viário, por 35 pessoas
Fonte: Eyben (2010).



Outro aspecto a ser considerado é a dificuldade de atendimento de infraestruturas para mobilidades “doces”, em espaços urbanos que são cada vez maiores e com prioridade total dada ao automóvel, contribuindo para a manutenção dos graves conflitos verificados entre os modais de transporte. A necessidade de redes cada vez mais extensas e atendendo

áreas de baixa densidade, dificulta a viabilização de calçadas, ciclofaixas e ciclovias de boa qualidade, especialmente em países com menos recursos econômicos. Na maioria deles, apesar das calçadas constituírem o suporte viário para o modo universal de circulação, estas são quase esquecidas. Poucos países, predominantemente localizados na Europa, apresentam infraestruturas de circulação para pedestres e ciclovias com bom nível de homogeneidade, continuidade e qualidade.

Os efeitos negativos sobre o direito de ir e vir chega a atingir a todos e não apenas os pedestres e a população mais pobre. Porém, atinge de diferentes maneiras, como pode ser visto no quadro abaixo:

Faixa de renda da população	Efeitos nocivos sobre a mobilidade e a acessibilidade e o direito de ir e vir
Baixa renda	Distanciamento das oportunidades, das áreas de emprego e renda e da oferta de bens e serviços públicos e privados Segregação e marginalização Alto custo e inviabilização da possibilidade de utilização de transporte coletivo Excessiva distância e altos riscos para a mobilidade à pé e bicicletas
Média renda	Aumento do custo do transporte coletivo e redução de sua qualidade Aumento do custo de deslocamento através de transporte individual Maior demanda de infraestruturas de circulação Excessiva distância e altos riscos para a mobilidade à pé e bicicletas.
Alta renda	Insuficiência crescente e maior demanda de infraestruturas viárias e de estacionamento Queda na qualidade do transporte coletivo não incentiva a sua consideração como alternativa válida. Maiores custos econômicos e energéticos. Maior tempo gasto e perdido em deslocamentos e em congestionamentos.

Quadro 4. Faixa de renda e efeitos nocivos sobre a mobilidade e a acessibilidade
 Fonte: Ribeiro & Mousset (2011).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após mais de 10.000 anos do surgimento da aldeia pré-urbana, vimos que novos elementos e novos interesses ameaçam a própria essência motivadora de seu surgimento: a otimização e a aproximação espacial que pudesse viabilizar os vínculos e trocas sociais e utilização eficiente do espaço, com vistas a otimizar o uso do tempo, do espaço, da energia e dos materiais.

Hoje, ao contrário, se consome muito espaço na estruturação urbana e se disponibiliza cada vez menos espaços e alternativas para o ir e vir e para as interações sociais. Na prática, vemos as ações especulativas aumentarem o valor dos espaços novos e, paradoxalmente, desvalorizar os espaços públicos e centrais de convergência. Ao mesmo tempo, são criados novos simulacros de espaços centrais que tentam reproduzir os espaços centrais perdidos, dentro de espaços privatizados, como os *shopping centers*. A ideia que parece permear sempre todo o conjunto de ações que levam ao *sprawl* é o da privatização dos espaços, em substituição ao espaço público. Dessa forma, se contribui para a deterioração dos espaços centrais tradicionais e se reproduzem seus simulacros nos espaços internos aos *shoppings*,

em um fenômeno denominado por alguns autores como o *mall*. No entanto, a incoerência é que esses novos equipamentos, feitos predominantemente para serem acessíveis por automóveis e terem grandes espaços de estacionamento em seus “bastidores” (as áreas de estacionamento, geralmente, são muitas vezes maiores que o espaço principal), reproduzem internamente o espaço urbano tradicional, como os caminhos medievais de pedestres, os pequenos largos, etc., em uma realidade cenográfica.

A cidade, portanto, é destruída em sua realidade essencial, que seria o local onde as acessibilidades fossem mais disponíveis e os vínculos sociais se fortalecessem, para se vender novos espaços simulados, aonde os relacionamentos e as ações não vão muito além do comprar e vender.

Nessa fragmentação e diáspora espacial urbana, portanto, são claramente agredidos os elementos de convergência espacial e social, naturais e espontâneos. A acessibilidade e o direito do ir e vir físico-espacial são duramente prejudicados, de forma diferenciada, mas atingindo, seletivamente, todas as camadas sociais, embora não impedidos totalmente, pois a cultura urbana, ainda mostra pontos de resistência e tendência de reversão de alguns elementos.

Contudo, há esperanças de mudanças: um indicador de possíveis novas tendências positivas puderam ser vistas no resultado do Censo 2010 brasileiro: após décadas de esvaziamento da população das áreas centrais, nesses últimos anos, a população da área central de São Paulo cresceu bem acima da média da cidade e foi o segundo setor urbano de maior crescimento populacional. Ou seja, realça-se a resistência e a relocação espontânea da população, visando à acessibilidade e ao direito de ir e vir, sem as restrições temporais, espaciais, infraestruturais e estruturais que lhe eram impostas pelo modelo disperso e pelas descontinuidades, inadequações e conflitos de fluxos gerados internamente.

Espera-se que, a esta tendência de ressurgimento do centro urbano, surja também a resistência à dispersão e à fragmentação do espaço urbano e ao retorno da cidade, ao direito do encontro e ao direito de ir e vir e acessar ao que a cidade oferece.

REFERÊNCIAS

Carbonell, A. (2002). *Smart growth: form and consequences*. Cambridge: Lincoln Institute and Land Policy.

Eyben, P. (2010, dec.). Lutter contre la pollution aux particules fines - un enjeu majeur pour un véritable retour à la ville Liège. *Journal Le chaînon manquant*.

Fernandes, E. (2001). *Low and the production of urban illegality*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.

Hasse, J.E., & Lathrop, R.G. (2003). Land resource impact indicators of urban sprawl. *Applied Geography*, 22(2-3), 159-175. Rowan University.

Illich, I. (1973). *Tools of conviviality*. New York: Harper & Row.

Illich, I. (1974). *Energy and equity*. New York: Marion Boyars.

Mascaro, J.L. (1987). *Custos da infra-estrutura: um ponto de partida para o desenho econômico urbano*. São Paulo: EDUSP.

Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *An international sourcebook of automobile dependence in cities 1960-1990*. Niwot, University Press of Colorado.

Ojima, R. (2007, jul/dez). Dimensões da urbanização dispersa e uma proposta metodológica para estudos comparativos. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, 24(2), 277-300. São Paulo.

Ribeiro, E.L., Mousset, P., & Mousset, J.A. (2011). *L'inefficacité de l'espace public hétéronome dans la ville moderne et contemporaine*. Lyon: Project ARCUS - INSA-Lyon.

Rogers, R., & Gumuchjian, P. (1997). *Cities for a small planet*. London: Faber & Faber Ltd.

Recibido: julio de 2016

Aprobado: septiembre de 2016

DOI:

<http://dx.doi.org/10.15332/rev.m.v13i0.1994>

UMA EXPERIÊNCIA HABITACIONAL DE APLICAÇÃO URBANÍSTICA E ARQUITETÔNICA EM CIDADES DE PEQUENO PORTE: O CASO DA VILA MOCÓ NA CIDADE DE ITAPORANGA, ESTADO DA PARAÍBA, BRASIL*

Filipe Gonzales Nobre Manguiera** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil

Mariana Daltró Leite Medeiros*** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil

Geovany Jessé Alexandre da Silva**** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil

José Augusto Ribeiro da Silveira***** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil



Perspectiva das habitações propostas para a Vila Mocó
Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Daltró, 2016.

* Este artigo é resultante do Projeto de Extensão intitulado "Projeto de Arquitetura e Urbanismo para a Comunidade da Vila Mocó em Itaporanga-PB", coordenado pelos Prof. Dr. Geovany Jessé A. Silva e Prof. Dr. José Augusto R. da Silveira, e financiado pela Programa de Bolsas de Extensão – Probox- Universidade Federal da Paraíba UFPB 2014 e 2015. Cabe destacar os integrantes e colaboradores do Projeto: Profa. Dra. Milena Dutra da Silva, Prof. Dr. Carlos A. Nome, Bernardina Silva de Carvalho (PRAC-UFPB); Estudantes colaboradores do PPGAU: Arthur Lacerda Cavalcante, Ézio Simões, Rafael Eduardo López Guerrero; Estudantes colaboradores ou bolsistas da Graduação: Katherine de Vargas Nery (Bolsista PRAC 2014), Lara Feitosa Martins (Bolsista PRAC 2014), Rickson Anderson Couras de Carvalho (Colaborador), Vivianne Lisbethe Bezerra Maropo (Bolsista PRAC 2014). Todos integrantes ou colaboradores do LAURBE-UFPB.

** Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB, Brasil. Integrante do Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado – LAURBE. Correo electrónico: fgonzales.arq@gmail.com

RESUMO

Este artigo apresenta os processos de pesquisa urbana e desenvolvimento projetual no campo da Arquitetura e Urbanismo para a comunidade da Vila Mocó, realizados entre 2014 e 2016, situada no município de Itaporanga, no Estado da Paraíba, região Nordeste do Brasil, elaborado por meio de um projeto de extensão, vinculado à UFPB (Universidade Federal da Paraíba) e à Prefeitura Municipal de Itaporanga. Realizou-se inicialmente uma revisão teórica acerca da periferização e segregação socioespacial, aplicados ao contexto da cidade de Itaporanga, para, então, expor as decisões projetuais, a fim de catalisar os anseios da população. Busca-se, assim, promover um trabalho técnico capaz de contribuir para as discussões acerca de Habitação de Interesse Social no contexto latino-americano, por meio da utilização de estratégias com materiais mais sustentáveis e adequados às condicionantes locais, e da preservação da identidade comunitária, perpetuando e potencializando a relação de pertencimento entre os moradores e novo espaço edificado.

PALAVRAS-CHAVE

Habitação social, América Latina, segregação socioespacial, periferização, sustentabilidade, Itaporanga.

UNA EXPERIENCIA HABITACIONAL CON APLICACIÓN URBANÍSTICA Y ARQUITECTÓNICA EN CIUDADES INTERMEDIAS: EL CASO DE VILLA MOCÓ EN LA CIUDAD DE ITAPORANGA, ESTADO DE PARAÍBA, BRASIL



Proposição do Centro Comunitário, Vila Mocó
Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.

RESUMEN

Este artículo presenta los procesos relativos a la investigación urbana y al desarrollo del proyecto urbano y arquitectónico, elaborados entre 2014 y 2016 para la comunidad de Vila Mocó ubicada en el municipio de Itaporanga, Estado de Paraíba, región nordeste de Brasil; concebido gracias a un proyecto de extensión entre la Universidad Federal de Paraíba (UFPB) y la Prefeitura Municipal de Itaporanga. Inicialmente, se llevó a cabo una revisión teórica sobre la periferización y la segregación socio-espacial, aplicadas al contexto de la ciudad de Itaporanga, para después proceder a exponer los lineamientos proyectuales con el fin de catalizar los anhelos de la población. Así bien, se busca promover un trabajo técnico que pueda contribuir con las discusiones sobre el tema de la vivienda de interés social en el contexto latinoamericano, específicamente en aspectos como la utilización de estrategias más sostenibles y adaptadas a las condicionantes locales y a la preservación de la identidad comunitaria, para de esta forma perpetuar y potenciar la relación de pertenencia entre los habitantes y el nuevo espacio edificado.

PALABRAS CLAVE

Vivienda social, América Latina, segregación socio-espacial, periferización, sostenibilidad, Itaporanga.

- *** Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB, Brasil. Integrante do Laboratório do Ambiente Urbano e Edificado – LAURBE. Correo electrónico: maridlm22@gmail.com
- **** Pós-doutor pela Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa (2015-2016), Doutor e Pesquisador pela FAU-UnB (2011), Mestre em Geografia pela UFMT-MT (2007), Arquiteto e Urbanista pela UFU-MG (2003). Professor da Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), e da Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM), da Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Correo electrónico: galexarq.ufpb@gmail.com
- ***** Doutorado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE, mestrado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE (MDU, 1997) e (MDU, 2004), graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFPB (CT, 1982). Professor da Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), e da Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM), da Universidade Federal da Paraíba - UFPB. Correo electrónico: ct.laurbe@gmail.com

INTRODUÇÃO

Diversos são fatores que corroboram para a relevância desse trabalho, que associa pesquisa, ensino e extensão ao campo da habitação social. Dentre eles, o déficit habitacional brasileiro que, com base nos dados da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), em 2012, totalizava 5.581.968 de residências, entre os quais 124.435 no Estado da Paraíba. Outro fator agravante é que neste Estado 88,4% do déficit é referente a famílias cuja renda mensal não ultrapassa três salários mínimos. Junto a isso, a constatação dos fenômenos de periferização e segregação socioespacial em cidades de grande, médio e pequeno porte, desperta a necessidade cada vez mais constante de se repensar o ambiente urbano em escala global, buscando, por meio de estratégias sustentáveis, atenuar a problemática exposta.

Desse modo, o trabalho assenta seus objetivos na aplicação de pesquisas avançadas na área de tecnologias sustentáveis em projetos de arquitetura habitacional, buscando colaborar com a realização de arquiteturas e cidades mais sustentáveis para o cenário brasileiro, que tende a acentuar a ocupação urbana, com o aumento populacional e a maior demanda por moradias, recursos, energias e vida urbana. A partir da demanda apresentada e da decorrente solicitação feita pela Prefeitura Municipal de Itaporanga, Estado da Paraíba, Nordeste do Brasil à UFPB, no ano de 2013, para uma intervenção na porção da cidade denominada Vila Mocó (uma antiga comunidade Quilombola¹), estabeleceu-se esta como o campo de análises e experimentações para um projeto de arquitetura habitacional e urbanismo. Os trabalhos de levantamento se iniciaram em maio de 2013, com conclusão da última etapa projetual em dezembro de 2016.

Definiram-se como objetivos específicos: implementar levantamentos de campo e coleta de dados dos moradores; atender às demandas e necessidades específicas para o referido projeto de Arquitetura e Urbanismo; elaborar estratégias de projeto e execução em parceria com a comunidade; e promover a interação entre estudantes, pesquisadores, universidade e prefeitura junto ao projeto comunitário participativo.

A elaboração deste projeto de Arquitetura e Urbanismo a partir de uma rotina de trabalho englobou o seguinte processo: levantamento de dados primários e secundários (legislação, dados estatísticos, informações complementares); realização de mapeamentos; concepção e aplicação de questionários; visitas de campo e coleta de dados quantitativos e qualitativos; diagnóstico de demandas e necessidades; elaboração do programa arquitetônico e urbanístico; desenvolvimento de processo projetual; elaboração de estudo preliminar e estimativa de custos; e aplicações tecnológicas no campo da sustentabilidade e da urbanidade em Arquitetura e Urbanismo.

Além disso, periódicas avaliações foram realizadas, tanto pelo público quanto pela equipe. Assim, por meio de uma rotina de apresentações sistemáticas à comunidade da Vila Mocó e à Prefeitura de Itaporanga, é possível estabelecer um diálogo entre usuários e promotores do projeto, testando proposições junto ao público-alvo e reajustando-as conforme as novas demandas e necessidades identificadas e mensuradas.

Dessa maneira, o presente artigo divide-se em duas partes, sendo a primeira uma revisão teórica dos conceitos de periferização e segregação socioespacial, e consequente aplicação destes ao contexto das cidades de pequeno porte brasileiras, mais especificamente no caso de Itaporanga; a segunda, por sua vez, promove uma definição do que vem a ser

¹ Quilombola: Antigo escravo refugiado em quilombo, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <https://www.priberam.pt/dlpo/quilombola> [consultado em 25-01-2018].

sustentabilidade e urbanidade, mostrando como estas se encontram inseridas no projeto de Arquitetura e Urbanismo, o qual é tratado em seguida, sob duas diferentes escalas, a arquitetônica e a urbana.

PERIFERIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL - A NECESSIDADE DE SE REVERTER ESSE QUADRO

A expansão das cidades sem planejamento adequado é muitas vezes a causa da periferização², segundo Silva (2007). Tal fato pode ser relacionado às desigualdades sociais, decorrentes do sistema capitalista, onde aqueles com maior poder aquisitivo, graças a interesses políticos e econômicos, detêm maiores possibilidades de atuação no cenário urbano. Diante disso, Silveira (2014) destaca:

O padrão de urbanização produziu aglomerações urbanas que experimentam uma expansão extensiva, fragmentada, descontínua e desestruturada, pautada principalmente pelos interesses do mercado – e também pelos interesses políticos do estado – e pontuada pelo transbordamento dos assentamentos precários e pela distribuição desigual dos bens e serviços públicos, em um quadro dicotômico de formalidade e informalidade/ilegalidade urbana (p. 19).

Desse modo, ocorre nas cidades, em sua maioria, um deslocamento da mancha urbana, muitas vezes para áreas rurais ou para o ambiente natural. Esse deslocamento pode não ser agradável, pois à medida em que se distancia do centro urbano local aumenta, em grande parte dos casos, a falta de infraestrutura. “Sendo assim, a periferização representa, não somente uma porção do espaço localizado na porção urbanorural da cidade, mas também “localizada” na periferia das políticas públicas (Tessari, Braga, 2008, p. 216).

Esses fatores de segregação e desigualdades socioespaciais são muito comuns na América Latina, despertando a necessidade de uma melhor integração com a busca da identidade entre o homem e a cidade. Concomitantemente, na atualidade, torna-se vital um lugar mais humanizado e sustentável para gerar melhor qualidade de vida e uma real definição de lugar para todos os usuários do espaço urbano. A respeito, Milano-Lab, 2005 apresenta o seguinte manifesto:

Precisamos habituar-nos a projetar antes de tudo os espaços das relações humanas e não prioritariamente os espaços físicos. O projeto dos espaços físicos representa a consequência ou a condição, pode influir ou valorizar um projeto, mas, antes de tudo, é necessário projetar para o modo, o sentido e o objetivo com que as pessoas vivem, individualmente ou em sociedade [sic] (Medeiros, Mangueira, Silva, Silveira, 2016, p. 17).

Assim, este projeto busca contribuir não apenas para futuro não somente da região, mas por meio de estudos acerca de estratégias sustentáveis, reverter quadros de periferização e segregação socioespacial, em cidades de pequeno porte, de uma maneira geral. Assim, tem-se como objetivo não apenas construir um conjunto habitacional de interesse social, mas sobretudo acentuar o potencial de urbanidade por meio da priorização do pedestre,

² A periferização representa, a priori, um resultado do processo de expansão do tecido urbano, incorporando à cidade porções de glebas que antes tinham o uso rural. No entanto, os espaços periféricos atuais dos centros de grande e médio porte têm se diferenciado da noção clássica da periferia, sendo pautada no preceito da segregação da pobreza e da insalubridade em conjunto com a deficiência em infraestrutura urbana (Tessari, Braga, 2008, p. 217).

da preservação das relações sociais, da identidade local e da cultura regional, na tentativa de intensificar o vínculo de reciprocidade entre homem e natureza.

A AMÉRICA LATINA NO CASO DA VILA MOCÓ

Segundo o estudo “Pobreza e precariedade do habitat na América Latina” divulgado pelo site da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (Cepal) em 2004, quatro em cada dez latino-americanos viviam em favelas e apontam que a pobreza e a desigualdade social são responsáveis por essa periferização. O distanciamento do centro urbano, traz consigo uma série de problemas de necessidades básicas como, por exemplo, saneamento básico e iluminação que, ainda segundo o estudo, 76% das edificações nos bairros precários enfrentam a falta desses serviços.

Tal problemática mostra-se como uma realidade a ser enfrentada não apenas no cenário das grandes cidades. Resguardadas as devidas proporções, ela pode ser constatada também em cidades de pequeno porte, como é o caso da cidade de Itaporanga, cuja população gira em torno dos 23 mil habitantes, segundo o Senso 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Figura 1. Localização da cidade de Itaporanga - PB, Brasil e da Comunidade da Vila Mocó em Itaporanga
Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.



O retrato delineado pela segregação socioespacial torna-se ainda mais evidente ao se avaliar a capacidade de integração entre seus espaços intraurbanos. A integração a qual se refere este trabalho, diz respeito a uma das principais medidas possíveis de análise sintáti-

ca. Ela é útil na previsão de fluxos de pedestres e veículos e no entendimento da lógica de localização de usos urbanos e dos encontros sociais.

De acordo com Hillier e Hanson (1984), linhas axiais com valores de integração superior a 1,67 podem ser consideradas altamente integradas, enquanto que aquelas com valor inferior a 1 podem ser consideradas como segregadas. Em conformidade com boa parte dos casos tratados pela literatura vigente, a área em que se circunscreve a Vila Mocó apresenta um baixo potencial de integração com a porção central da cidade como pode ser observado na figura 2.



Figura 2. Mapa de integração de Itaporanga-PB, com destaque à direita da Vila Mocó (objeto de estudo)
Fonte: Alexandre Castro, editado por Mariana Daltro (2016).

A cidade de Itaporanga se insere nas cidades da América Latina que possuem um grande percentual de pessoas com baixo poder aquisitivo, verificando uma incidência da pobreza em 55,86% segundo dados do IBGE. No entanto, o ponto crítico da cidade vem a ser casos como o da Comunidade da Vila Mocó (figura 1), situada a leste da região da cidade citada, com uma área de 3,5 ha, com cerca de 140 habitações e aproximadamente 500 moradores.

Assim como muitas cidades da Bolívia, Paraguai e Haiti, a população da Vila Mocó se encontra, atualmente, em grande pobreza, desprovidos de saneamento básico. Em relação a isso, todo o esgoto é lançado nas ruas, gerando riscos de contaminação como se observa na figura 3 e a falta de água na região é bastante recorrente, propiciando a espera pelo fornecimento de água através de caminhões de abastecimento. Acresce a isso, a ausência de coleta de lixo e educação da população quanto ao seu descarte.

Por outro lado, mesmo diante das dificuldades de tais problemas, os habitantes da Vila Mocó se apropriaram do espaço de tal modo que sua identidade e cultura é notória a todo momento: casas pequenas com grandes quintais ou espaços abertos, calçadas como ponto de encontro, ruas estreitas geradoras de maiores relações entre seus vizinhos, a utilização de espaços verdes na residência para o plantio ou criação de animais e construção de fechamentos com materiais regionais são alguns exemplos das características particulares da Vila.

Diante do exposto, a prefeitura de Itaporanga solicitou à Universidade Federal da Paraíba um projeto de reurbanização da área da Vila Mocó e de arquitetura para a futura construção de habitações de interesse social mais sustentáveis, com espaços mais humanizados, buscando priorizar a identidade e os costumes na localidade.

SEMELHANTES, PORÉM DIFERENTES: A NECESSIDADE DE ESTUDAR AS PECULIARIDADES DA VILA MOCÓ PARA SOLUÇÕES DE PROJETO

A Vila Mocó se localiza em uma porção segregada da cidade de Itaporanga. Através dos levantamentos que foram feitos durante os anos de 2014 e 2015 pode-se obter diversas informações acerca da área e dos seus habitantes. Através de imagens via satélite (Google Earth Pro 2014/2015) e observações *in loco*, a comunidade apresenta morfologicamente vias estreitas distribuídas de forma ortogonal, alguns espaços vazios em meio às residências e outros semi-utilizados, nos quais, os pedestres se utilizam como caminhos alternativos ou para depósito de lixo.

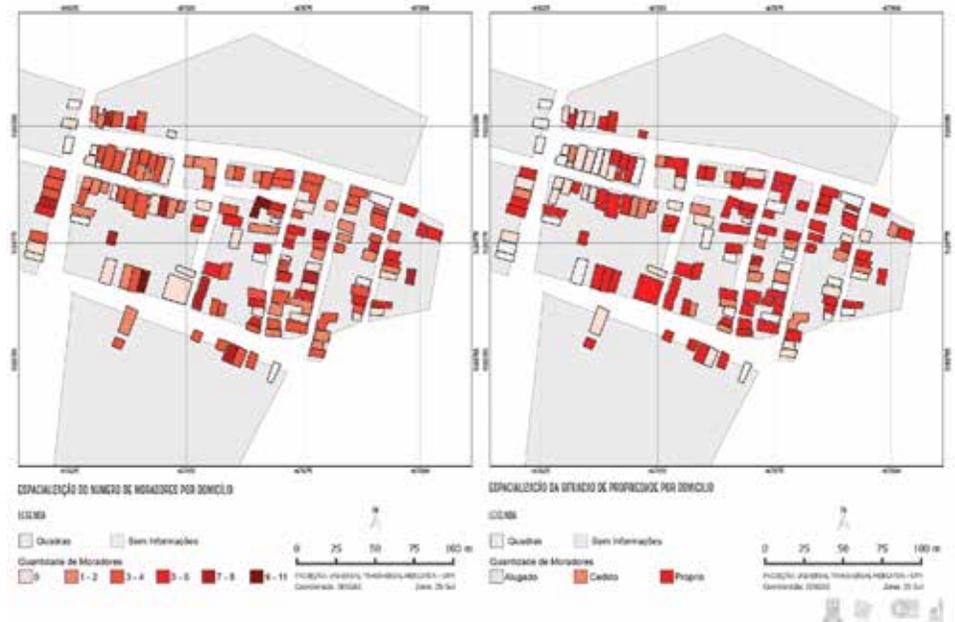
As edificações são relativamente contíguas e possuem um padrão construtivo com alvenaria autoportante e algumas ainda se utilizam de materiais regionais, devido ao baixo custo. Pode-se observar os tipos de edificações na figura 3.

Figura 3. À esquerda, esgoto lançado na rua com a passagem de pessoas e animais, e à direita, exemplo de edificações com alvenaria autoportante e pau-à-pique, com o uso de materiais e técnicas regionais
Fonte: Francisco Gustavo C. de L. Moura, 2016.



Simultaneamente, efetuou-se levantamentos de dados da comunidade, nos quais se observou a quantidade de moradores e famílias por residência, quantidade de lotes vazios, quantidade de idosos e pessoas com dificuldade de locomoção, vínculo de parentesco com pessoas na mesma rua, se possuem alguma ajuda do governo através de benefícios sociais, renda familiar, área e situação da propriedade e aceitação do projeto. Por meio dessas informações foram elaborados mapas de estudo durante a primeira metade de 2015 através do software de georreferenciamento - Quantum GIS 2.8.1, cujos modelos encontram-se na figura 4.

Figura 4. Mapas de estudo da Comunidade da Vila Mocó
Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.



A partir desses dados pode-se constatar que 50,7% possuem casa própria, no entanto, apenas no que se refere a questão da autoconstrução, pois todas as residências se encontram sem posse em termos legais. Além disso, notou-se que existem até 11 pessoas morando em uma única residência e 63% dos moradores recebem até um salário mínimo, sendo em sua maioria famílias bastante carentes. Por fim, a análise do projeto e a aceitação dele por 74% da comunidade.

A partir desses estudos, surgiu a necessidade em organizar o espaço da Vila Mocó utilizando materiais regionais, se preocupando com o clima da região, proporcionando lugares com maior eficiência térmica, além de priorizar o pedestre e seus percursos através de uma malha que articula o fluxo dos indivíduos com as áreas livres a fim de minimizar, cada vez mais, a segregação socioespacial da área.

O projeto de arquitetura e urbanismo para a Vila Mocó: Por um futuro com mais dignidade

Nas discussões atuais acerca do ambiente urbano, ganham evidência algumas questões que se concentram na retomada de certas características inerentes à “cidade tradicional”. A partir da década de 1960, a crítica ao padrão moderno de habitar, trabalhar, recrear e circular, sintetizado na Carta de Atenas (1933), despertou, como evidencia Pereira (2003), um interesse pela “(...) busca da urbanidade perdida”, fazendo alusão a um termo oriundo da Era Medieval. Para compreender melhor o que vem a ser urbanidade, necessário se faz distingui-la do termo urbano que, para Pereira (2009), “(...) assumiu uma conotação mais próxima do concreto, do real, do físico”, embora com o mesmo radical. Desse modo, pode-se dizer que o termo urbanidade assume uma dimensão imaterial, na medida em que se refere:

[...] ao espaço como uma dimensão social, bem como a emoções, casualidade e oportunidade, complexidade e diferença, irresolvibilidade existencial de importantes contradições, e pensamento em cadeia versus pensamento linear e hierárquico (Pereira, 2009, p. 03).

A urbanidade é tratada no projeto como um de seus princípios norteadores. E para tanto, adotou-se como critérios de atuação, alguns dos indicadores utilizados por Pereira (2009) a partir da elaboração dos conceitos de urbanidade à *priori* e *posteriori*, por Lèvy (1997). São eles: 1. Diversidade de usos do solo urbano; 2. Existência contínua de esquinas; 3. Flexibilidade no uso das edificações; 4. Densidade mínima necessária de pessoas; 5. Continuidade nos caminhos de pedestres e proximidade das construções.

Na conjuntura atual, o termo sustentabilidade também é comumente vinculado a diversas questões. A respeito, Acselrad (1999) apresenta alguns pontos acerca do tema, dentre eles: Eficiência, equidade, escala econômica e autossuficiência.

No projeto vigente, procurou-se relacionar a sustentabilidade à eficiência, evitando desperdícios dos recursos naturais, limitando o uso do automóvel em consequente priorização dos pedestres e ciclistas, gerando áreas verdes e economias alternativas para os moradores.

A partir desses princípios e do diagnóstico realizado com a comunidade, delimitou-se duas escalas de atuação – urbanística e arquitetônica. Embora reconheça-se que essas escalas ou níveis estejam intimamente vinculados entre si, eles são tratados no presente trabalho meramente como convenções, para uma abordagem facilitada das proposições projetuais.

Escala urbanística

Como forma de preservar as relações de identidade e de pertencimento dos moradores em relação ao espaço em que habitam, buscou-se manter as principais características do traçado viário.

Na tentativa de potencializar a integração da área em questão, e favorecer os futuros deslocamentos exercidos quando da consolidação de seu entorno, a malha viária precisou entrar em concordância com o seu derredor. Este fato, acabou alterando ligeiramente o formato e a direção das ruas, sem, entretanto, alterar o seu aspecto global.

Um outro fator determinante para essa alteração na configuração morfológica das vias foi a padronização lotes. Estes assumem um formato retangular, tendo sete metros em largura e quinze como comprimento. A justaposição desses lotes retangulares gera quadras igualmente ortogonais, com trinta metros de comprimento e larguras variáveis.

Como terceiro e talvez mais importante condicionante, tem-se a preservação das relações de vizinhança. Isso significa dizer que o máximo de moradores permanecerá na mesma rua em que anteriormente morava, diminuindo ainda mais o impacto que teria essa intervenção. Pode-se comparar a atual situação das vias com as novas disposições para estas através da figura 5.

Figura 5. Comparação entre a situação atual e a situação futura, pós projeto
Fonte: Imagens de satélite Google Earth Pro, editada por Filipe Gonzales e Mariana Dalro, 2016.



Constatou-se também que organização dos espaços que atualmente conformam Vila Mocó resulta na predominância de áreas vazias e subutilizadas, em detrimento das áreas construídas, distribuindo-se estas últimas de maneira esparsa em oito das onze quadras que compõem a área abordada. Apesar desses vazios acabarem favorecendo o acúmulo de lixo, tais espaços contribuem para dinamizar os fluxos de pedestres que se distribuem ao longo da comunidade.

Chegou-se à conclusão de que essa característica, caso fosse bem direcionada, poderia corroborar para a criação de um espaço público mais propício a encontros, favorecer a interação entre moradores de diferentes ruas e proporcionar mais liberdade de escolha para os seus percursos – pontos fundamentais para a vitalidade urbana, como assinala Jacobs (2000).

Desse modo, optou-se por gerar quadras mais curtas e permeáveis ao pedestre, por meio da subtração de um ou mais lotes em pontos estratégicos, gerando “nós” favoráveis à disposição de pontos de comércio. Esse ato, teve como efeito a criação não somente de espaços de passagem, mas também de encontro e permanência, materializados nas praças de caráter local.

Além de ser pouco integrada com o centro da cidade, a região que se encontra a Leste do Rio Piancó não dispõe de nenhum espaço público destinado encontro e ao lazer. Ao mesmo tempo que intensifica a dependência dessa área em relação ao Centro, esse fato reafirma a necessidade de implantação de espaços que preencham essa atual demanda. Propõe-se, assim, um espaço bem delimitado capaz de receber um maior número de equipamentos, permeável e acessível sobretudo à escala humana. Dessa forma, os espaços públicos destinados ao encontro dividem-se em dois: espaços de influência local e espaços de influência mais abrangente. Em outras palavras, praças locais e praças de bairro. Ambas podem ser observadas na figura 5. A maioria dos moradores realiza seus percursos intraurbanos à pé, de bicicleta ou por meio de veículos de tração animal. Essas formas de deslocamento mostram-se perfeitamente viáveis e, como forma de estimular esse tipo de prática, a largura das vias varia de sete a dez metros, de modo que a disposição destas no sítio encontra-se intimamente ligada à priorização do pedestre.

Criou-se, como mostra a figura 6, um anel ao longo do qual estão situadas quatro ruas com largura entre oito e dez metros, por onde se distribuem os fluxos mais intensos. Dentro desse anel, as vias assumem largura de sete metros e recebem pavimentação diferenciada, gerando, assim, um calçadão que permeia sete quadras, conferindo-as unidade. As vias que compõem este calçadão são dotadas de um sistema de “biovaletas”, que promove a coleta das águas pluviais e as conduz para a porção mais baixa do sítio por meio dos desníveis do próprio terreno.

O uso do solo urbano varia entre residencial, comercial, institucional, áreas verdes e áreas de plantio. Contudo, as edificações residenciais foram pensadas para, a partir de sua configuração espacial, assumirem um caráter misto, com o passar dos anos, legitimando assim o potencial de urbanidade que se almeja para o bairro.

No que diz respeito à programação dos espaços públicos, ressalta-se que esta vem a atender a toda a população da região leste da cidade. Sendo assim, a partir do contato estabelecido com a comunidade, identificou-se a necessidade desta por um espaço aonde pudessem exercer suas práticas religiosas, bem como um local que abrigasse a sede comunitária e ainda pudesse abrigar possíveis reuniões e eventos, como podem ser vistos em paralelo na figura 7.

Ao contrário do que se vê em muitos projetos de habitação de interesse social desenvolvidos, sobretudo, por estâncias estatais, a implantação dos equipamentos públicos, ao invés de concentrar-se em um único ponto, distribui-se ao longo de todo o bairro, intensificando os fluxos pelas vias, como expõe a figura 6.

Figura 6. Vias, praças e pontos de comércio
 Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.





Figura 7. Proposição do Centro Comunitário e Centro Ecumênico respectivamente
 Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.

A partir dessas exposições, a elaboração de bons espaços públicos e melhoria de vida, passará a influenciar, conseqüentemente, os fluxos da cidade, visto que a Vila Mocó possuirá elementos atrativos, gerando uma integração com as pessoas de outras localidades. Assim, durante as pesquisas na área, percebeu-se uma via em potencial que poderia facilitar os deslocamentos entre as duas porções da cidade, como pode ser vista na figura 8. Por meio da diminuição de passos topológicos, a Estrada do Caiçara – que liga parte da zona rural da cidade à sua porção urbana – passa a conectar-se diretamente com a rua Caetano Rodrigues Pita. Cabe ainda à prefeitura, concretizar tais aspectos, possibilitando mais acessos a Vila Mocó.



Figura 8. Localização do possível percurso no mapa de Itaporanga, Paraíba- Brasil
 Fonte: Imagens de satélite Google Earth Pro, editada por Filipe Gonzales e Mariana Dalto, 2016.

Para a concretização das intervenções urbanísticas, o projeto prevê que os moradores sejam gradualmente realocados para residências temporárias, que terão servido, ao término do projeto, a toda a comunidade.

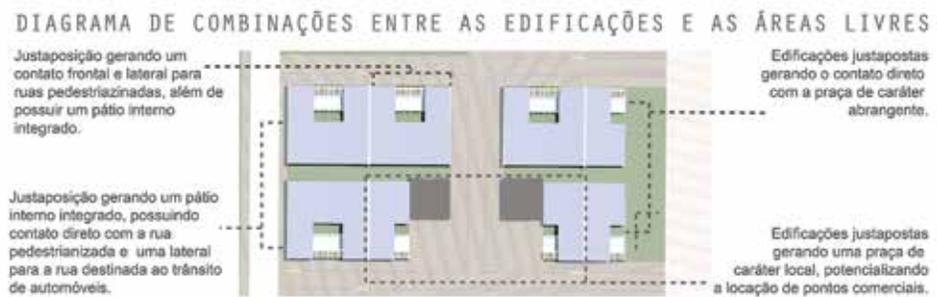
Um importante aspecto, diretamente ligado às discussões acerca de sustentabilidade é o fato de que somente melhorias urbanísticas e arquitetônicas não se fazem suficientes para assegurar o avanço das condições da comunidade. Faz-se mister a criação de redes sustentáveis de colaboração. E para que isso venha a ocorrer, após as discussões com a comunidade, chegou-se à proposta de criação de um espaço para o plantio a ser utilizado pelos próprios moradores, visto que boa parte deles é de origem rural e já detém conhecimentos na área de agricultura. Sendo assim, propõe-se a criação tanto de uma horta comunitária, quanto de um espaço de capacitação, a fim de incentivar e aprimorar o potencial da comunidade.

Escala arquitetônica

A próxima parte do trabalho trata especificamente do padrão residencial desenvolvido para a Vila Mocó e de como os princípios de Urbanidade e Sustentabilidade refletem-se no objeto edilício, tornando-o um modelo possível de ser adaptado e/ou aprimorado para diferentes contextos urbanos, sobretudo o de cidades de pequeno porte.

A partir da observação das relações que os moradores da Vila Mocó estabelecem entre os ambientes públicos e privados, tomou-se como um dos primeiros condicionantes para a elaboração da unidade habitacional, o vínculo que esta teria tanto com a rua, quanto com as demais habitações. Assim, o recuo frontal se limitaria a 1,5 m, o posterior a 2,75 e os laterais inexisteriam. Caso existissem, os recuos laterais resultariam em espaços difíceis de se aproveitar, ficando, assim, subutilizados. Otimizou-se, pois, a relação entre as áreas livres e a área construída dentro do lote, gerando um pátio com dimensões de 3,15 m por 5,30 m que, integrado à área do recuo frontal, totaliza 27 m². A partir dessa configuração morfológica, explorou-se diferentes possibilidades de combinação mediante a justaposição das residências, como se encontra em destaque na figura 9. Além de contribuir para a permeabilidade e para as conseqüentes relações de troca entre os espaços público e privado, o pátio também é responsável pela criação de um microclima, podendo, assim, minimizar a temperatura dos ambientes internos e regular a umidade relativa do ar.

Figura 9. Diagrama de combinações entre as edificações e as áreas livres
Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Dalro, 2016.



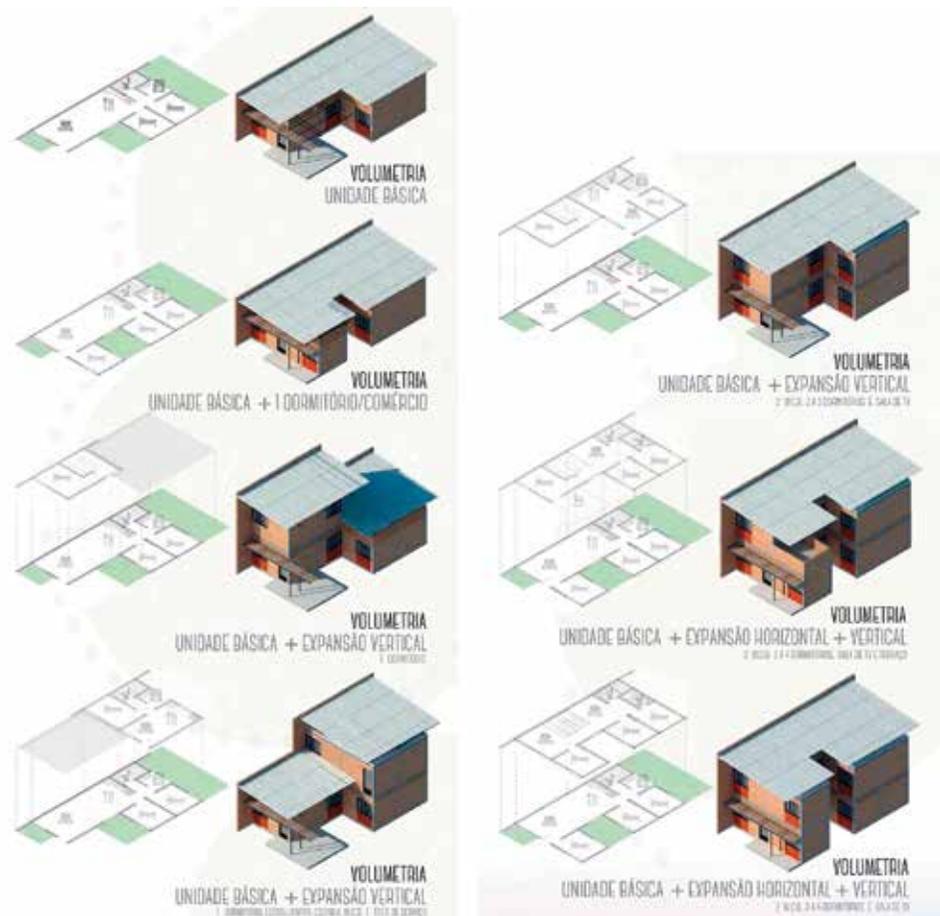
O fato de os moradores não concordarem em serem realocados para moradias verticalizadas reduziu, em um primeiro momento, as possibilidades de adensamento para a área. Todavia, enxergou-se na própria edificação um meio para uma impulsão gradual desse adensamento. Desse modo, necessário se fez desenvolver estratégias de expansão tanto horizontal quanto vertical. Para isso, dividiu-se planta da casa em duas alas: uma destinada ao convívio social (em vermelho) e outra aos dormitórios (em azul). Uma trama de pilares intercepta essas duas zonas. A técnica do concreto armado é amplamente difundida na cultura brasileira e não demanda mão-de-obra especializada como estruturas em aço ou madeira. Além disso, o seu custo-benefício possibilita que os próprios moradores realizem futuramente a expansão de suas residências, complementando a estrutura pré-existente com as vigas e a laje do pavimento superior.

Apoiando-se na trama de pilares, a estrutura da coberta consiste em seis vigas treliçadas metálicas, que sustentam transversalmente perfis do tipo “U” e estes, por sua vez, as telhas cuja matéria-prima é o *Tetra Pak*. Estas últimas, além de serem fabricadas a partir de processos de reciclagem, chegam a ser 25% mais baratas que as telhas convencionais, e diminuem a dispersão de calor no ambiente. De modo geral, o peso reduzido da coberta, se comparada a estruturas de madeira ou concreto, permite um fácil manuseio, caso haja expansões verticais.

Figura 10. Diagrama construtivo e espacial da habitação proposta
 Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Daltro, 2016.



Figura 11. Diagrama de expansões possíveis da unidade habitacional
 Fonte: Elaboração Filipe Gonzales e Mariana Daltra, 2016.



A modulação dos espaços obtida a partir da disposição prévia dos elementos estruturais possibilitou que se elaborassem uma série de estudos de expansão capazes de atender as necessidades futuras dos moradores e do conjunto. Partindo de uma residência padrão com dois quartos e um banheiro, os esquemas de evolução dos espaços possibilitariam a criação de até seis combinações diferentes de plantas, tornando possível, com que em seu adensamento máximo, a inserção de até três quartos a mais, além de um pequeno ponto comercial. Ademais, no esquema que apresenta acessos independentes aos diferentes pavimentos, os moradores teriam, inclusive, a oportunidade de incrementar sua renda, alugando o pavimento superior para uma outra família.

Essa flexibilidade do que diz respeito a futuras expansões da residência corroboram não apenas para o adensamento populacional do bairro, mas também para acentuar a individualidade de cada família, gerando, com o passar dos anos, diversidade ao ambiente construído e aumentando o seu potencial de imageabilidade.

Nas estratégias de adaptação bioclimática, além do pátio, o projeto conta com elementos de proteção solar, como beirais, pergolados e paredes vazadas obtidas a partir da combinação dos próprios tijolos. Ao mesmo tempo em que protegem da insolação direta, essa porção vazada da parede favorece a circulação do ar, dando vazão ao ar quente do interior para o exterior.

Ainda no que diz respeito à proteção solar, foram desenvolvidos uma série de estudos de insolação que atestam o bom desempenho da residência, em três horários distintos de quatro épocas diferentes do ano, em quatro diferentes implantações.

Por se fazerem presentes no imaginário da população local, deu-se prioridade a materiais utilizados regionalmente, como ripas de madeira para o pergolado frontal e o tijolo de solo-cimento que, além de diminuir consideravelmente a quantidade de argamassa em seu assentamento, por seu apelo plástico torna desnecessário o uso de reboco ou pintura.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observou-se que os processos de periferização e segregação socioespacial constituem algumas das problemáticas que caracterizam a contemporaneidade das cidades brasileiras. Deste modo, é no cenário dos países emergentes, desde as suas metrópoles até as cidades de pequeno porte, que se podem ser constatados mais profundamente os impactos de tais fenômenos.

O estudo abrangente dessa problemática permitiu aplicá-la à realidade enfrentada pelos moradores da Vila Mocó na cidade de Itaporanga, no interior do Estado da Paraíba. Ademais, o contato com a comunidade realizado por meio das reuniões de participação pública, questionários e ainda por diálogos informais, serviu como um importante instrumento capaz de catalisar os anseios da população, consubstanciando-os de maneira um pouco mais sensível, ao comparar-se a certos modelos de habitação social generalistas e excludentes, reproduzidos desde a década de 1980 até os dias atuais.

O projeto aplicado à Vila Mocó permitiu tanto a compreensão de problemáticas sociais e urbanas, quanto a contribuição por meio do desenvolvimento de estratégias no âmbito da urbanidade e da sustentabilidade, capazes de amenizar os fatores de segregação socioespacial e periferização, no panorama de cidades de pequeno porte. Assim, ressalta-se a importância de se enxergar o potencial humano, não de maneira quantitativa, mas por meio de sua dimensão imaterial, tendo na valorização de sua identidade, na integração e na diversidade os seus principais direcionamentos.

As dificuldades encontradas se situaram na coleta de dados e na rejeição de alguns moradores, em especial aos que detinham mais de uma unidade habitacional que, mesmo em estado muito precário de utilização, ainda poderiam render pequenos valores de aluguéis aos proprietários. Contudo, a proposta apresentada busca relocalizar essas habitações aos que realmente necessitam de moradia na vila, dando a alternativa de renda por meio de produção agrícola de hortas comunitárias, atividades culturais e artesanais, ou mesmo cursos técnicos de capacitação no centro de convivência planejado (sede comunitária), para estabelecer novas relações que agreguem ganhos de renda às famílias carentes e sentido de vizinhança. Em apoio à venda da produção dos moradores (artesanato, costura, lavanderia, hortifrutigranjeiros, etc.), foram projetados pontos comerciais em áreas estratégicas, mas de domínio comunitário (e não privado). E essas foram importantes diretrizes apresentadas à comunidade e à prefeitura, que capitalizariam os investimentos que financiariam a proposta arquitetônica e urbanística junto aos bancos públicos. O centro ecumênico também tem um valor simbólico aos moradores, tendo em vista que o espaço pode abrigar as diversas manifestações religiosas e culturais identificadas, de maneira irrestrita, em espaço adequado.

O projeto, além de uma experiência habitacional aplicada no campo da Arquitetura e Urbanismo para uma cidade de pequeno porte, buscou estabelecer uma alternativa à lógica projetual imposta por bancos financiadores e rotineiramente aceita por prefeituras, em decorrência das facilidades de aprovação de recursos. Pelo contrário, essa experiência demonstrou para os diversos atores (poder público, privado e sociedade local) que, por meio da atuação junto às universidades e centros de pesquisa, torna-se possível a aplicação de conhecimentos que visem a produção de espaços mais qualitativos para as habitações sociais. E este é um importante legado que deve ser dado continuidade, inclusive no andamento deste estudo piloto, pois apontam novos horizontes a uma lógica já estabelecida para as comunidades periféricas de baixa renda no Brasil, em especial nas municipalidades mais pobres do Nordeste do país, desprovidas inclusive de corpo técnico capacitado para tal.

Agradecimentos

Cabe agradecer a todos os envolvidos nesse trabalho de pesquisa e projeto, a começar pela PRAC-UFPB (Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários, vinculada a Universidade Federal da Paraíba) em decorrência do apoio financeiro e logístico concedido, bem como à Prefeitura de Itaporanga, que viabilizaram apoio de visitas e logística à cidade e à comunidade de Itaporanga-PB, Brasil. Também reforçamos o agradecimento aos professores e estudantes envolvidos, bem como ao Departamento e Coordenação de Arquitetura e Urbanismo da UFPB, Centro de Tecnologia. Em especial, gostaríamos de agradecer à comunidade da Vila Mocó, moradores e agentes sociais, que nos receberam nas visitas, questionários e apresentações públicas.

REFERÊNCIAS

Acsehrad, H. (1999, maio). Discursos da sustentabilidade urbana. *R. B. Estudos Urbanos e Regionais*, nº 1. Recuperado de: < <http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/viewFile/27/15>>.

CBIC – Câmara Brasileira da Indústria da Construção. *Déficit Habitacional do Brasil*. Recuperado de: < <http://www.cbicdados.com.br/menu/deficit-habitacional/deficit-habitacional-no-brasil>>.

Donald, J. M. (2015). *Pobreza y precariedad del hábitat em ciudades de América Latina y el Caribe*. CEPAL, Santiago de Chile, 2004. Recuperado de: < <http://www.cepal.org/pobrezaurbana/docs/PEID/MacDonald.pdf>>.

Hillier, B., Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). *Resultado do Censo de 2010*. Recuperado de: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=32456>>.

Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Medeiros, M.D.L., Manguiera, F.G.N., Silva, G.J.A., Silveira, J.A.R. (2016). *Vila Mocó: uma experiência em projeto de habitação de interesse social na cidade de Itaporanga-PB*. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba.

Pereira, E. M. (2009). Urbanidade e sustentabilidade de espaços públicos. X Encontro Nacional da ANPUR, Recuperado de: < <http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2049/2009>>.

Silva, K. O. (2007, jan.). A periferização causada pela desigual urbanização brasileira. *Revista Urutágua, Maringá, n. 11*. Recuperado de: <<http://www.urutagua.uem.br/011/11/silva.htm>>.

Silveira, J.A.R. (2014, marzo). Urban sprawl, periferização e bordas urbanas. *Minha Cidade*, año 14. Recuperado de: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.164/5106>.

Tessari, L. M., Braga, R. (2008). Segregação e periferização urbana em cidades pequenas: O caso de Gavião Peixoto - SP. *Geoambiente*, 10, 214-231.

Recibido: septiembre de 2016

Aprobado: octubre de 2016

AMÉRICA LATINA URBANA: EL HÁBITAT DEL SIGLO XXI*

Samira Elias Silva** - Universidade de Lisboa, Portugal

Geovany Jessé Alexandre da Silva*** - Universidade Federal da Paraíba, Brasil

DOI:

<http://dx.doi.org/10.15332/rev.m.v13i0.1995>



Disputa por la ciudad entre el mercado inmobiliario y las favelas en São Paulo (Paraisópolis)

Fuente: Adaptación - Archivo de imágenes de los autores 2015 (notas de clases).

* Este artículo es el resultado de la investigación conjunta realizada por los autores dentro del campo de la planificación urbana en América Latina, desarrollado en la facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa.

** Estudiante de doctorado en Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa; arquitecta y urbanista por la Universidad del Estado de Mato Grosso. Magister en Geografía / Línea de investigación: Ambiente y desarrollo regional, Producción del espacio urbano, Desarrollo urbano, por el Programa de Posgrado PosGeo UFMT - Universidad Federal de Mato Grosso y actualmente es investigadora financiada por Capes do Brasil. Correo electrónico: samiraelias.urb@gmail.com

*** Posdoctor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa; doctor e investigador por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Brasilia - UNB-FAU; magister en Geografía por la Universidad Federal de Mato Grosso - UFMT; Arquitecto y urbanista por la Universidad Federal de Urberlândia - UFU-MG. Actualmente es profesor e investigador del Posgrado en Arquitectura y Urbanismo (PPGAU) y en Ingeniería Civil y Ambiental (PPGECAM) de la Universidad Federal de Paraíba - UFPB, Brasil. Correo electrónico: galexarq@gmail.com

RESUMEN

En 2010 el mundo se volvió urbano: más de la mitad de la población pasó a vivir en las ciudades. Oceanía y Norteamérica superaron este límite en 1940; Europa lo alcanzó en los años cincuenta y, más tarde, Latinoamérica en la década de 1960. Sin embargo, en esta última, la urbanización un poco tardía, no estuvo acompañada por un desarrollo paralelo en el campo social y económico, ni tampoco en las políticas públicas o en la planificación territorial, situación que trajo consigo crecientes crisis urbanas que afectaron la calidad de vida, la vivienda, la salud y la movilidad, entre otros.

A partir de la identificación de la problemática mencionada y siguiendo un método investigativo exploratorio, se hizo una revisión bibliográfica, donde se consultaron datos secundarios y cartografía, de modo que al final fueron señalados algunos escenarios alternativos al proceso de explotación territorial, debido a la exacerbada valorización del suelo y de la especulación inmobiliaria, la cual se agudiza muchas veces por el transporte público deficiente, por las dificultades para acceder a los equipamientos y servicios urbanos, o inclusive por el predominio de la violencia urbana en determinadas áreas. Tales factores negativos pueden actuar como impulsores de la especulación, y es en este punto que el presente artículo busca argumentar algunas premisas relacionadas, en especial, con aquella planificación urbana de índole económica que prioriza el automóvil y la especulación urbana.

PALABRAS CLAVE

Urbanización, América Latina, especulación inmobiliaria, movilidad, vivienda.

AMÉRICA LATINA URBANA: O HABITAT DO SÉCULO XXI



*Disputa por la ciudad entre el mercado inmobiliario y las favelas Río de Janeiro, Rocinha
Fuente: Adaptación - Archivo de imágenes de los autores 2015 (notas de clases).*

RESUMO

Em 2010 o mundo se tornou urbano, mais da metade da população passou a habitar as cidades. Se a Oceânia e a América do Norte ultrapassaram essa marca na década de 1940, a Europa atinge nos anos de 1950, e a América Latina a seguir, nos anos de 1960. Todavia, essa urbanização um pouco tardia não foi acompanhada por um desenvolvimento no campo social e econômico, assim como nas políticas públicas e no planejamento territorial, o que resultou em crescentes crises urbanas que englobam a qualidade de vida, habitação, saúde e mobilidade, dentre outros quesitos.

Para enquadramento da problemática e do método investigativo exploratório, adotou-se a revisão bibliográfica, consulta a dados secundários, mapeamentos, para que ao final fossem apontados alguns cenários alternativos ao processo de exploração territorial por meio da valorização exacerbada do solo e da especulação imobiliária, esta muitas vezes potencializada pelo transporte público deficitário, pelo acesso deficitário a equipamentos e a serviços urbanos, ou mesmo pelo predomínio da violência urbana em determinadas áreas. Tais fatores negativos podem atuar como impulsionadores da especulação, e é nesse ponto que este trabalho pretende ancorar suas afirmativas, relacionadas em especial ao planejamento urbano de ênfase econômica, que prioriza o automóvel e a especulação urbana.

PALAVRAS-CHAVE

Urbanização, América Latina, especulação imobiliária, mobilidade, habitação.

INTRODUCCIÓN

En la contemporaneidad la urbanización mundial presenta características distintas de las expresiones teóricas de antaño, como consecuencia de la aparición de nuevas dinámicas espaciales y territoriales, así como de la reafirmación de procesos urbanos consolidados en el pasado, especialmente desde la formación de la ciudad industrial euro-occidental. En una determinada urbe, los cambios y los problemas resultantes están presentes de distintas maneras y, al mismo tiempo, interconectados a procesos más globales que son recurrentes y reproducibles en regiones diversas, por ejemplo, los procesos de urbanización que se iniciaron en la Europa del siglo XVIII y XIX, y que solo fueron evidenciados en América Latina a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX (en otros casos, después de la mitad del siglo XX, o aun, en algunas regiones menos industrializadas del continente, tales procesos similares ni siquiera ocurrieron). Problemas en la planificación urbana, la movilidad urbana de baja eficiencia y calidad, déficit habitacional y la división territorial desigual –de la riqueza y de oportunidades– acompañan la complejidad y la dinámica de cambios de las ciudades en desarrollo, exigiendo nuevas pautas interpretativas en las políticas urbanas y nuevas estrategias transformadoras que contribuyan a una constante renovación de pensamiento en la organización, planificación y gestión de las ciudades. Si la planificación y la legislación urbana son estáticas, legalistas y tecnocráticas, las ciudades latinoamericanas presentarán un dinamismo aparte de la gestión territorial, carente de vivienda, espacios de ocio, infraestructura y equipamientos para una gran parte de la creciente población de este continente.

De esta forma, conceptos, respuestas o tecnologías urbanas que funcionan bien en otros contextos urbanos no resultan tan eficaces al momento de replicarse para las realidades urbanas latinoamericanas, dentro de las cuales convergen aspectos culturales, económicos, históricos, políticos y físico-espaciales que las vuelven muy complejas. En este contexto, la investigación científica anclada a procedimientos metodológicos probables y replicables puede proporcionar herramientas técnicas y teóricas capaces de responder eficientemente a problemáticas urbanas futuras.

En este ámbito, el presente artículo pretende contribuir a ese esfuerzo analítico, centrándose en la caracterización de la actual situación de las ciudades latinoamericanas (figura 1), a fin de identificar alternativas eficientes para estas, a partir de ejemplos contemporáneos de urbanización exitosos.

Por último, el entendimiento de la cuestión urbana en América Latina, como punto principal de la investigación, busca comprender las condicionantes más importantes en la consolidación y constitución de procesos de urbanidad más cualitativos, observándose cuáles son los procesos recurrentes en países y regiones distintas, capaces de caracterizar aspectos replicables de un cierto “modelo” de urbanización latinoamericana, así como definiendo las particularidades derivadas de la cultura, de las distintas formas de apropiación de los espacios públicos, modos de hábitat y particularmente el de movilidad.

Ahora bien, se hace evidente que en países y ciudades latinoamericanas se pueden observar procesos específicos de urbanización y movilidad que generalmente no son abordados por la literatura especializada desde un punto de vista crítico que resalte los fenómenos urbanos espaciales, que en muchos casos difieren en cuanto al grado de integración espacial y accesibilidad en las regiones de un país, o con relación a países y regiones distintas en el mismo continente.



Figura 1. Mapa político de América Latina
 Fuente: Disponible en <https://aof.revues.org/6433>. Acceso 23 marzo 2016.

Por otro lado, a nivel mundial el índice de urbanización superó el 50% solo hasta el 2010, Oceanía, Norteamérica y Europa ya habían superado ese límite entre los años de 1940 y 1950 (figuras 2 y 3). América Latina, a su vez, sobrepasó ese índice a mediados de la década de 1960, convirtiéndose mayoritariamente en un continente de población urbana. En América Latina, subdividida entre América Central (73% de población urbana) y América del Sur (83% de población urbana), se destacan por Centroamérica, México (con el 76% urbano, y la mayoría de la población del continente) y Costa Rica (76% urbana). Por América del Sur, se tiene Uruguay (95%), Argentina (92% urbana), Venezuela (89%), Chile (89%), Brasil (85%), Guyana Francesa (84%), Colombia (76%), y por último Perú (78%). Todos por encima de la media en sus respectivos límites continentales (United Nations, 2014).

Si tenemos en cuenta los países más urbanizados con poblaciones que superan los 10 millones de habitantes, como México, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú y Venezuela, y si se suman sus respectivas poblaciones urbanas, estas ascienden a 413 millones de personas viviendo en las ciudades, es decir, casi el 90% de toda la población urbana de América Latina se concentra en dichos lugares (figuras 4 y 5).

Figura 2. Incremento de la población urbana en el mundo entre 1950 a 2050
 Fuente: Elaboración de los autores (2015) con datos de Naciones Unidas. World Urbanization Prospects: The 2014.

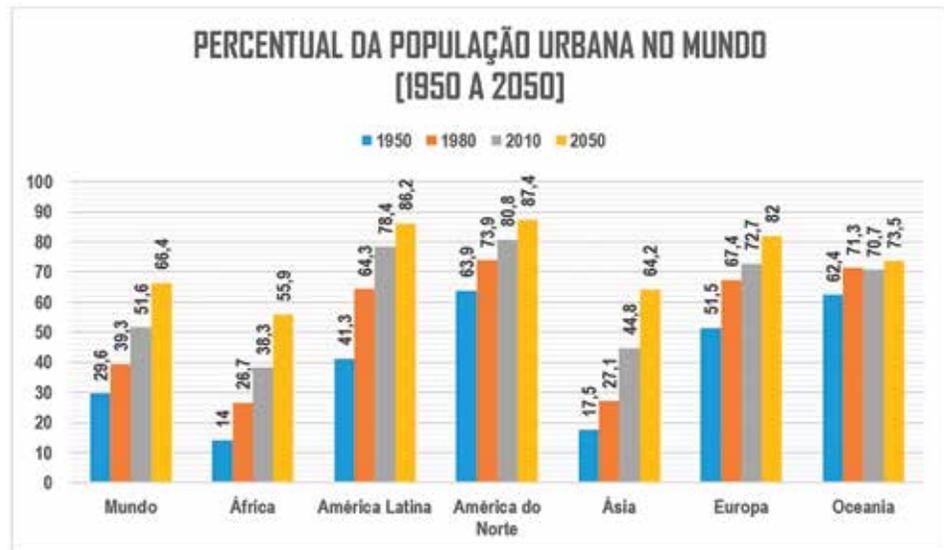


Figura 3. Mapa del porcentaje de urbanización mundial
 Fuente: Disponible en: <<http://smartcities.ieee.org/about.html>> (2011).

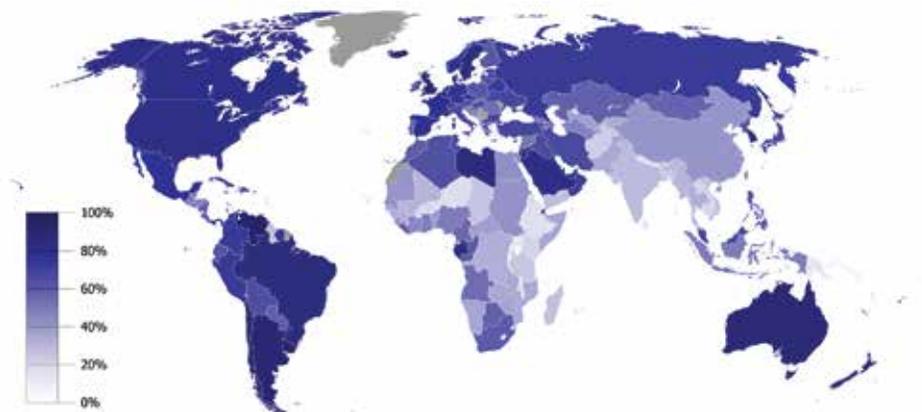
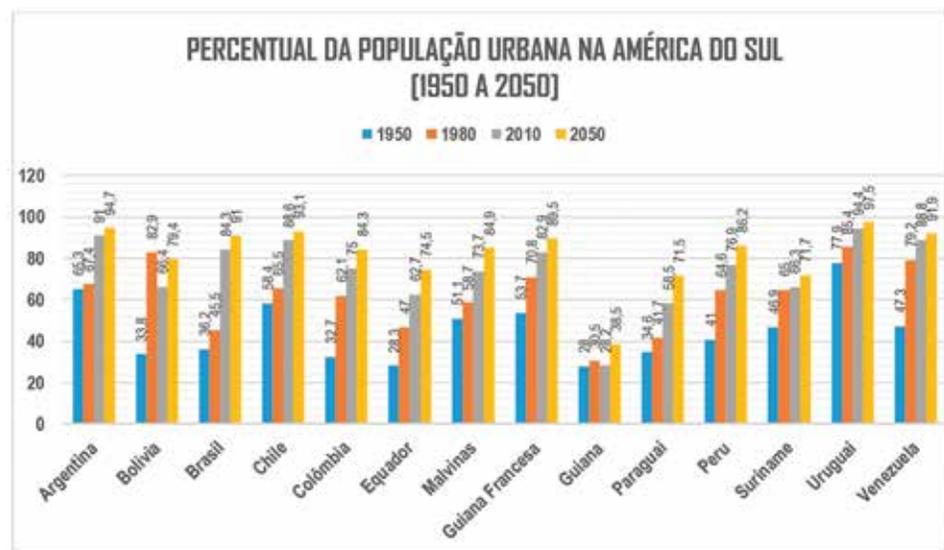


Figura 4. Tasa de urbanización de países de América del Sur 1950 - 2050
 Fuente: Elaboración de los autores (2015) con datos de Naciones Unidas. World Urbanization Prospects: The 2014.



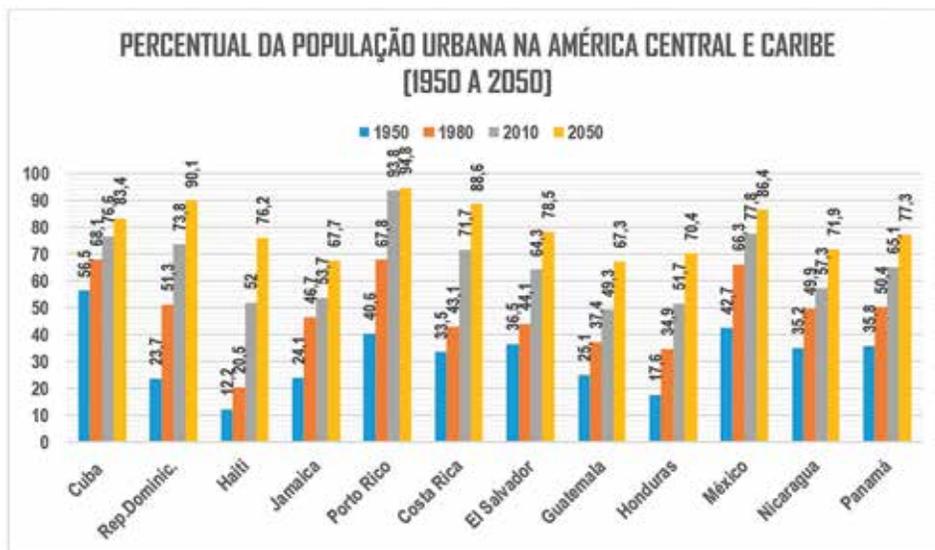


Figura 5. Tasa de urbanización de países de América Central y el Caribe (países con más de un millón de habitantes, excepto Trinidad y Tobago, que tienen menos del 10% de población urbana del total de habitantes), 1950 - 2050

Fuente: Elaboración de los autores (2015) con datos de Naciones Unidas. World Urbanization Prospects: The 2014.

Es así como las altas tasas de urbanización que se han evidenciado durante las últimas décadas han acentuado los problemas socioespaciales en las ciudades latinoamericanas, como los conflictos relacionados con el acceso a la tierra urbana valorizada, a la vivienda, a los equipamientos y servicios urbanos deficientes a causa de la dispersión y los altos costos de vida. Se entiende que la dispersión urbana, la verticalización, así como los costos de mantenimiento de las ciudades están vinculados a la especulación inmobiliaria, a la violencia y a la movilidad, puntos que forman parte de la reflexión principal del presente artículo, el cual está dividido en dos partes. La primera parte aborda la contextualización urbana y la problemática a partir de las cuestiones habitacionales, y la segunda parte trata la cuestión de la movilidad urbana, en especial en las ciudades brasileñas.

PRIMERA PARTE

CONTEXTUALIZACIÓN Y PROBLEMÁTICA URBANA: EL HÁBITAT Y LAS CIUDADES

La urbanización latinoamericana sigue un ritmo creciente, aunque aún en desaceleración para las décadas siguientes, concentrando personas y recursos en las ciudades, algunas de ellas grandes regiones metropolitanas globales. El impacto que tuvo el crecimiento de las ciudades, especialmente en el período 1950 a 1970, permitió la recurrencia de un pensamiento urbano que buscaba encontrar marcos estructurales históricos de la formación urbana caracterizados por la dependencia, modernización y reconocimiento de la diversidad y de especificidades de los procesos de urbanización que caracterizaron los cambios de las ciudades en América Latina. De igual forma, definió el proceso de urbanización de la mayoría de las grandes ciudades actuales. Por su parte, este continente vive un momento singular que impone la reflexión sobre los paradigmas de la contemporaneidad urbana, pues, de acuerdo con el ONU Hábitat (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos), la tasa de urbanización en Brasil y en los países de América del Sur llegará al 85% para 2030, siendo superior a las verificadas en el Norte de Europa (80%) y en América del Norte (87%). En México y en los países que forman la región andina ecuatorial la urbanización alcanzará el 85% en ese mismo período.

En el caso de las sociedades urbanas emergentes, estas se caracterizan por la gran concentración de población en el interior de las ciudades que las conforman, en la mayoría de los casos, metrópolis regionales (y algunas de escala global) que agregan varias ciudades conurbadas. Siendo la industrialización uno de los factores más importantes que han contribuido a dicha concentración poblacional; sin embargo, los nuevos habitantes urbanos no obtuvieron un acceso igualitario a la tierra, a empleo y vivienda, lo cual trajo consigo, entre otras cosas, grandes aglomeraciones habitacionales, fragmentadas o agrupadas que ocuparon áreas periféricas y áreas de reserva que no habían sido parceladas, bien sea por ser posesión del Estado o por interés ambiental (figuras 6 y 7).

Figura 6. Favela en 1950 donde se ubica hoy el Parque Ibirapuera. Área no loteada de la ciudad de São Paulo, Brasil, que fue ocupada por habitantes "sin techo" de bajos ingresos. Fuente: Parque Ibirapuera, SP, Brasil. Disponible en <http://www.parqueibirapuera.org/wp/wp-content/uploads/2013/02/favela1.jpg>. Acceso 14 de marzo de 2016. Foto de Sebastián Assis Pereira.



Aunque actualmente la urbanización avanza a un ritmo más lento que el identificado en el pasado, hoy el 34% de la población de América Latina vive en ciudades con más de un millón de habitantes. Este cuadro indica que los países ingresaron en el modelo de sociedades urbanas, pero con ciudades improvisadas con poca planificación. Aun así, algunos países invirtieron en políticas urbanas y habitacionales regulatorias con el fin de promover el bienestar colectivo, las cuales no siempre respondieron a las demandas de los sectores más necesitados.

Según informaciones del BID (2012), una de cada tres familias en América Latina y el Caribe no posee una vivienda adecuada. Es decir que, aproximadamente 59 millones de personas están relegadas a ocupar viviendas en áreas de riesgo, improvisadas, sin servicios básicos de saneamiento o calidad urbana compatible. Más de la mitad de las familias que viven en las 41 principales ciudades de la región no poseen medios para la adquisición de viviendas, lo que evidencia uno de los obstáculos más difíciles que deben sortear los países latinoamericanos al momento de generar e implementar políticas habitacionales inclusivas, a lo que se suma la poca organización institucional, las carencias técnicas y tecnológicas, así como el déficit presupuestal que muchos de estos países presentan.

En el caso de Bolivia, específicamente en la ciudad de La Paz cerca del 71% de las familias no tiene condiciones financieras para adquirir casa propia. En Santa Cruz el porcentaje sube al 72%. En Venezuela, en la ciudad de Caracas, se sitúa en el 80%. En los demás países estudiados por el BID el porcentaje varía entre el 60% a 30%. La ciudad que se muestra más favorable para la adquisición de una vivienda de calidad es San José, donde solo el 29% de las familias no tiene los recursos económicos para la adquisición de una casa propia.



Figura 7. Favela de Providência en Rio de Janeiro, Brasil. Ejemplo de área de preservación ambiental que fue ocupada de forma irregular por la población, más pobre de la ciudad
Fuente: Yann Arthus Bertrand (2009).

El estudio del BID apunta a que las disparidades en las condiciones de acceso a la vivienda en América Latina y el Caribe son muy diversas, en el caso de los países más poblados como Brasil, México, Colombia y Argentina un 1/3 de la población, es decir, unos 135 millones de personas aproximadamente habitan en casas con condiciones precarias, mientras que otros como Nicaragua (78%), Bolivia (75%), Perú (72%) y Guatemala (67%) se encuentran en situaciones bastante críticas, con la mayoría de su población en viviendas descalificadas. El país en mejor condición en este aspecto es Costa Rica (18%), seguido de Chile (23%), Uruguay (26%) y Venezuela (29%), respectivamente (figura 8).



Figura 8. En América Latina 1/3 de las familias no tienen una vivienda adecuada
Fuente: BID (2012). Disponible en <http://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2012-05-14/deficit-de-vivienda-en-america-latina-y-el-caribe,9978>. Acceso 23 de marzo 2016.

Así mismo, es importante señalar al respecto de este tema, que México es un caso particular, pues siendo un país con más de 100 millones de habitantes, tiene un déficit habitacional bastante elevado que asciende a 15 millones de unidades aproximadamente, según informaciones del programa federal Infonavit (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, fundado en 1972). Sin embargo, a pesar de la dimensión de la demanda atendida por dicho programa estatal, los casos de abandono de las viviendas otorgadas a la población son preocupantes, pues las virtudes y problemas se asemejan mucho a los conflictos presentes en otros países de América Latina, como Brasil, el cual tiene un programa similar de vivienda. En la figura 9 se puede observar en la fotografía superior los nuevos conjuntos de vivienda en serie mexicanos generados por su programa habitacional estatal, y en las fotografías inferiores las casas abandonadas debido a los altos costos y endeudamiento bancario de las familias, la violencia e incluso las largas distancias a los puestos de trabajo.

En Brasil, el Programa Federal Minha Casa Minha Vida (MCMV) ha atendido desde el año 2009 miles de familias, siendo propuestas aproximadamente 3,5 millones de viviendas (de las cuales se han entregado aproximadamente 2 millones hasta 2014), con un costo que se sitúa por encima de los 100.000 millones de dólares, según el Ministerio de las Ciudades (2015). Aun así, hoy se calcula que el déficit de vivienda en el país se sitúa en 5,8 millones de viviendas. El programa, a pesar del alcance, ha enfrentado críticas en cuanto al modelo que heredó del período militar, en el cual el BNH (Banco Nacional de la Vivienda) implementó entre 1960 y 1980 alrededor de 4,3 millones de unidades de vivienda que debieron hacerle frente al aislamiento de dichas comunidades respecto a las áreas centrales del resto de la ciudad, así como la distancia hacia las zonas de trabajo, la ausencia de equipamientos urbanos, la baja calidad constructiva de las viviendas enmarcadas dentro de una arquitectura y un desarrollo urbano estandarizado y obsoleto (figura 10). Otra crítica importante al modelo BNH-MCMV es el énfasis en el mercado (construcción civil, bancos) y la especulación del suelo urbano, sin tener en cuenta que cada familia se endeudó por 25 años o más, viviendo en barrios aislados, mientras que otras zonas de la ciudad se “valorizaban” y eran dotadas de infraestructura, condiciones inaccesibles a los programas de vivienda social y sin ningún control a la especulación.

SEGUNDA PARTE

EL ESCENARIO URBANO BRASILEÑO Y LAS CUESTIONES DE MOVILIDAD

El proceso de urbanización en Brasil es reciente y, a pesar de que la industrialización se inició a fines del siglo XIX, el crecimiento poblacional en las ciudades solo se aceleró en la segunda mitad del siglo XX, y fue a partir de la década de 1960 que la población urbana superó la rural. La particularidad del caso brasileño se dio como consecuencia de la velocidad del proceso de urbanización a partir de entonces, siendo esta muy superior a la de los países capitalistas más ricos durante el mismo período. Ya para la segunda mitad del siglo XX, la población urbana brasileña pasó de 19 millones a 138 millones, multiplicándose 7,3 veces, con una tasa media anual de crecimiento del 4,1%. Durante la última mitad del siglo pasado, cada año en promedio 2,4 millones de habitantes eran añadidos a la población urbana del país (figuras 11 y 12).

Este acelerado proceso de urbanización generó transformaciones estructurales que impactaron tanto la sociedad como la economía brasileña. De hecho, era la propia sociedad brasileña, rural y provinciana, la que se transformaba cada vez más en urbana y



Figura 9. Conjuntos de vivienda en serie del programa habitacional mexicano
 Fuente: Disponible en <www.informador.com.mx>. Acceso 23 de marzo 2016.



Figura 10. Programas habitacionales Minha Casa Minha Vida (MCMV) en Brasil
 Fuente: Disponible en <<http://www.diariodecanoas.com.br/>> Acceso 23 de marzo 2016.

Figura 11. Favela Morro do Pinto, Rio de Janeiro (1912)
Fuente: Disponible en <http://nuevomundo.revues.org/50103> Acceso 23 de marzo de 2016. Foto de Augusto Malta.



Figura 12. Imagen de la favela del Capanema en Curitiba-PR, Brasil, en la década de 1970
Fuente: Fotografía del periódico *Gazeta do Povo* (2015).



moderna, haciendo irreversible esa prioridad ciudadana y difundiendo nuevos patrones de relaciones sociales –incluso las relaciones de producción– y nuevos estilos de vida, modos de habitar, consumir y desplazarse en el territorio. Un Brasil moderno, urbano-industrial, que se superponía al Brasil arcaico, generando un modelo de desarrollo económico y social con fuertes desequilibrios regionales y sociales.

En este punto se hace necesario abordar la historia nacional y reflexionar sobre el papel de las migraciones internas dentro del proceso de urbanización en el país. Estas fueron decisivas para integrar territorialmente a la sociedad brasileña durante la segunda mitad del siglo XX. Con la expansión de los sistemas de transporte y comunicación urbanos, los migrantes circularon aceleradamente, contribuyendo a la estructuración de un sistema de ciudades de dimensión nacional, liderado por las grandes aglomeraciones metropolitanas. Los flujos migratorios, que contribuían a consolidar el sistema de ciudades, se intensificaron con el desarrollo de la economía y la sociedad entre las décadas de 1950 y 1980. La tradición migratoria, enraizada en la cultura brasileña, abría la perspectiva de articular la

movilidad espacial con la movilidad social. Sin embargo, independientemente de las causas del crecimiento descontrolado de las ciudades brasileñas, en ellas se ha evidenciado una crisis de movilidad, que se ha deteriorado día tras día, mientras los índices de movilidad poblacional en zonas metropolitanas de baja renta se ha visto reducido.

Es por ello que en Brasil, uno de los grandes desafíos de las ciudades es la movilidad urbana, pues el desplazamiento colectivo e individual pasa por cambios constantes, y las políticas públicas están siendo ineficaces frente a estos. Bajo la mirada de Nunes da Silva (2013), por un lado, la industria automovilística es uno de los motores más importantes de la nueva industria, contribuyendo a la modernización del tejido productivo del país, sin embargo, por otro lado, las elites y clases medias de la sociedad no conciben otro tipo de movilidad que no sea la basada en el transporte individual, lo que ha incrementado el caos vehicular dentro de las ciudades al poner sobre las vías un alto número de automotores. Ahora bien, dicha preferencia por el transporte individual no solo se trata de una cuestión de estatus y prestigio social, también se ve influenciada por la falta de flexibilidad y capacidad de respuesta del sistema de transportes colectivos públicos, el cual no puede asegurar las condiciones de confort que le permita competir con el transporte individual, constituyéndose así un choque entre la realidad del sistema vial inadecuado y la demanda desenfrenada por el servicio. Dentro de este panorama, las regiones metropolitanas son, sin lugar a dudas, las que más sufren con las consecuencias del crecimiento acelerado y desordenado de la ciudad, así como por el deterioro de la movilidad en su interior, constituyéndose en un desafío diario el proporcionarles transporte de calidad a sus habitantes, el cual facilitaría el acceso permanente a las diversas actividades urbanas.

Las dificultades de afrontar los problemas ligados a la movilidad urbana en países de América Latina radican en intentar imponer en dichos países las mismas estrategias que se están practicando actualmente en los países donde las diferencias sociales y económicas no son tan intensas, y donde la conciencia colectiva de sus impactos propicia el desarrollo de políticas de movilidad más equilibradas y más atentas a los problemas medioambientales y a la cohesión social. Se deben considerar entonces diferencias en la aplicación de estrategias, cuando se trata de países desarrollados y países emergentes, evaluando sobre todo las especificidades de la participación social, las características socioculturales y ambientales, la estructura económica y la organización del espacio urbano para llegar a un modelo equilibrado.

La caótica situación de los transportes urbanos, especialmente en las metrópolis brasileñas y latinoamericanas, evidencia una caída constante del índice de movilidad colectiva de la población y el crecimiento de la tasa de auto-motorización, con la preponderancia del transporte individual sobre el transporte colectivo. Por su parte, la distribución de los modales motorizados indica la destacada importancia que asume el autobús como transporte de masa, teniendo en cuenta la suspensión, déficit o insuficiencia de las inversiones estatales en ferrocarriles o metro.

Uno de los sistemas de transporte masivo más conocidos, es el modelo de transporte colectivo BRT (Bus Rapid Transit), que fue creado en Brasil en la década de 1970, en Curitiba, ya bastante difundido en el país y en otras regiones y ciudades del mundo, tales como Bogotá, Medellín, Pekín, Santiago, Estambul, Ciudad de México, Boston, París. Otras alternativas como VLT – Veículo Leve sobre Trilhos (Tren Ligero o LRT - Light Rail Transit en inglés) se están implantando en el país, pero muchos proyectos ideados para la Copa de 2014, todavía se encuentran en construcción, incluso después del evento de la FIFA.

En las regiones metropolitanas brasileñas, la movilidad apenas llega al 60% del promedio mundial. El tiempo de desplazamiento residencia-trabajo-residencia ha aumentado significativamente. La proporción de habitantes / vehículo en São Paulo, por ejemplo, pasó en 20 años (1977/97) de 6 x 1 a 2 x 1. La velocidad media de los autobuses en 10 años bajó de 22 a 15 kilómetros por hora (Agenda 21, 2000).

Es decir, la tasa de motorización en el país pasó de 72 habitantes / automóvil en 1960, para poco más de cinco en 1998 y llegando a 4,3 en 2005. La cantidad media diaria de viajes por habitante tiende a subir de 1,5 en 1995, para 1,7 en 2005 (Agenda 21, 2000).

En el caso de los modales motorizados de transporte, estos son reconocidos como una de las principales fuentes de contaminación del aire en las ciudades, llegando a comprometer la salud pública debido a la dispersión de los gases producidos por estos y la expulsión del material particulado, el cual resulta muy perjudicial por la incidencia de los vientos. De acuerdo con los estudios realizados bajo el patrocinio del Banco Mundial, el 20% de los contaminantes en la atmósfera de la Región Metropolitana de Río de Janeiro son responsabilidad del transporte.

Considerando el Plan Nacional de Movilidad Urbana, aprobado en enero del 2012 en Brasil, se determinaron una serie de acciones para ser realizadas por todas las esferas del Gobierno. Actualmente, 1720 municipios brasileños con características y especificidades distintas están obligados a cumplir un mismo plan nacional de movilidad, y ciertamente esa burocracia equivocada e inadecuada va a generar dificultades durante la ejecución de cualquier mejora propuesta para determinados modales de movilidad.

En un contexto más específico y esclarecedor para ese trabajo, es importante preguntarse sobre la relevancia de explicar el significado de la palabra movilidad. Por eso, debatir la movilidad urbana como una política pública es asociar las acciones integradas e integradoras que establecen reglas y normas para el uso del suelo, los transportes públicos motorizados y los medios de transporte no motorizados. Vasconcelos (1996) define que la movilidad es un atributo asociado a las personas y a los bienes, correspondiente a las diferentes respuestas dadas por individuos y agentes económicos a sus necesidades de desplazamiento, consideradas las dimensiones del espacio urbano y la complejidad de las actividades desarrolladas en él. Por lo tanto, es importante pensar en la producción de la ciudad, incluyendo la preocupación de crear condiciones básicas de movilidad para que haya buena calidad de vida urbana, pero partiendo de las especificidades de cada ciudad con el fin de proponer un plan específico acorde a la realidad local.

La movilidad proporcionada por el transporte público facilita el perfeccionamiento profesional continuo de las personas, el ocio, el acceso a equipos de salud, centros culturales, entre otros, sin embargo, en Brasil, este escenario se da en un ambiente construido de manera desarticulada, considerando que existen acuerdos de poder locales y regionales que favorecen la expansión urbana dispersa, protegiendo la producción y la especulación inmobiliaria. Entre otros factores, esto se debe a la ausencia o desestructuración de los órganos de planificación y gestión de transportes urbanos federales y estatales; a la formación de una estructura conservadora de poder con una fuerte capacidad de persuasión, y a la fuerza histórica de las clases y fracciones de clases ligadas a los negocios de tierra rural y urbana, presentes en pactos de poder a diferentes escalas.

Estas transformaciones que están experimentando las ciudades contemporáneas configuran nuevos modelos. La ciudad brasileña de Florianópolis, en el estado de Santa Catarina (sur del país) por ejemplo, está inserta dentro de un contexto urbano preocupante debido a la fragmentación espacial de sus partes. La ciudad, por tener una configuración de malla urbana dispersa, fragmentada, poco conectada y poco compacta, sumado a la inadecuada e ineficiente infraestructura urbana, ha presentado grandes problemas de desplazamiento pendular. El resultado de esta situación se evidencia en los congestionamientos extensivos, la contaminación e insostenibilidad del sistema de movilidad, lo cual debería llevar a una reflexión y posterior acción sobre el uso del tiempo y del espacio en la ciudad. En el 2009, un estudio realizado a partir de un convenio firmado entre la UFSC, el Laboratorio de Sistemas de Transporte de la UFRGS y el Instituto de Planificación de Florianópolis - IPUF ya demostraba que más de 38 vías de la capital operaban con puntos de flujo de vehículos próximos a alcanzar el tope de su capacidad en las horas pico. Incluso con la implementación de algunos cambios estructurales sugeridos por el IPUF, como la ampliación de avenidas o construcción de túneles, muchos problemas no podrán ser solucionados. Pero el nuevo modelo prioriza el transporte automotor privado, lo que se refleja en el espacio cedido a esta forma de transporte, es decir, calles cada vez más amplias para estos vehículos en detrimento del espacio para el peatón, el ciclista y el transporte público. Es por ello que se debe pensar en estrategias que combinen tecnologías modales, con el proceso de planificación y diseño urbano, e incluso tengan en cuenta la cultura de desplazamiento de las personas por medios alternativos (siempre que la ciudad tenga seguridad, infraestructura y densidad poblacional para ello).

Esta realidad es producto de un descompás en las políticas públicas: aumento de la renta y del crédito para la adquisición de vehículos individuales privados, sin una correspondiente política efectiva que imprima competitividad y eficiencia para el transporte público, que están por debajo de las necesidades de los sectores productivos y sociales. A pesar de que todos estos problemas son concretos, esa percepción solo se da porque la clase media, expandida en los últimos años, es la que más fue alcanzada en esta nueva fase de desarrollo económico y, sobre todo, social en Brasil, y así discerniendo la percepción de esos problemas de forma efectiva. Y ese es el escenario para la mayoría de las grandes y medianas ciudades brasileñas.

Considerando la dimensión del problema brasileño, surge la pregunta: ¿cómo se podría proceder para mejorar la movilidad urbana en cuestión?

La esencia del problema, aunque ejerce una influencia considerable en cuanto a los modos de transporte o la combinación de modos de transporte, es, por lo tanto, cuestionarse sobre la inercia ejercida por la organización y la planificación del espacio bajo la égida de la formación social de que se trata. Por lo tanto, operar en un espacio organizado, con densidades urbanas y contenido social adecuados para cada tipo de modo y modal escogido, refuerza que esta es cada vez más la gran dificultad de las ciudades brasileñas con buena planificación urbana, pero con escala regional y federal inertes. Aplicar en su plenitud la Ley de Movilidad Urbana (Ley Federal n. 12.587 / 2012) y sus directrices dependerá de la superación de una serie de obstáculos urbanos, como: la especulación urbana que se mantiene en áreas intersticiales extensas; los procesos de urbanización dispersa; los mecanismos de excepción de los planes directores (y la no aplicación de muchas herramientas reguladoras del uso y ocupación del suelo urbano frente a los intereses elitistas); y las dificultades en términos de costos públicos para expropiaciones, entre otros factores. Teniendo en cuenta

lo anterior, podríamos decir que las fuerzas de urbanización dispersa pueden derivarse de la especulación inmobiliaria por parte de los propietarios de tierras urbanas, generando una expulsión de las poblaciones más pobres hacia las áreas periurbanas de las ciudades.

Aún así, y a pesar de los obstáculos mencionados encontramos un ejemplo, que ha sido presentado como un modelo urbano, tanto para países desarrollados como para aquellos que están en vía de serlo; dicho ejemplo es la ciudad de Curitiba, capital del Paraná, ubicada al sur del país. De acuerdo con el exalcalde Cássio Taniguchi, el sistema de transporte urbano incentiva el desarrollo residencial y de negocios, armonizándose con los planes urbanísticos y la zonificación de la ciudad. En 1973, el Instituto de Investigaciones y de Planificación Urbana de Curitiba - IPPUC desarrolló autobuses especiales diseñados para el transporte masivo de pasajeros. Posteriormente estos se fueron adaptando y ampliando con el fin de responder al crecimiento de las necesidades poblacionales entre los años 1980 y 1990. En la actualidad el sistema transporta dos millones de personas al día. Es importante mencionar que la red de transporte proporciona cuatro alternativas modales de transporte integrados dentro de los 12 municipios que componen la región metropolitana de Curitiba. El uso masivo del sistema de transporte público en esta ciudad redujo el número de vehículos que circulan por las calles, disminuyendo los niveles de contaminación del aire, la incidencia de smog (humo y niebla), y reduciendo los riesgos de enfermedades respiratorias en la población, convirtiéndose en la primera ciudad en Brasil en utilizar combustible menos contaminante, lo que ha disminuido en más del 43% las emisiones de partículas atmosféricas.

Sin embargo, y más allá del caso exitoso de Curitiba, para el 2000, varias ciudades brasileñas presenciaron conflictos y protestas aisladas de usuarios del transporte público, entre los que se encontraban estudiantes y trabajadores, contra la baja calidad y aumentos de las tarifas de los autobuses. Así, en enero de 2005 se constituyó el Movimiento Passe Libre, en Porto Alegre, Estado del Rio Grande do Sul, con el objetivo de integrar a los usuarios y dar a conocer las reivindicaciones a escala nacional que se estaban proponiendo, utilizando los medios sociales como el Internet para la divulgación y promoción de las acciones colectivas que a lo largo de la década lograron concesiones en diversas ciudades del país, incluso teniendo en cuenta que el sector del transporte público se caracteriza por ser un mercado bastante cerrado y cargado de licitaciones públicas con información poco accesible y más para la población civil.

Para el 2013, Brasil tuvo una figuración importante dentro del panorama internacional debido, por un lado, a la Copa de las Confederaciones de Fútbol por realizarse en el país y, por el otro lado, gracias al Movimiento Pase Libre, el cual estaba ganando más fuerza social después de una serie de aumentos en las tarifas de los autobuses en varias capitales brasileñas, que culminaron con un número significativo de manifestaciones y revueltas, algunas con violentas represiones policiales. Aun así, dichas manifestaciones ganaron elementos de reivindicación que fueron agregados a la agenda nacional, cuestionándose entre otras cosas, sobre los altos gastos de dinero público para la Copa del Mundo, la corrupción, la violencia, los servicios precarios de educación y salud.

Ahora bien, a partir de la promesa de promover la reforma urbana en São Paulo, y presionado por la manifestación popular, el alcalde Fernando Haddad (exministro de Educación del Gobierno Federal) inicia una serie de acciones que van desde la reformulación de la legislación urbana (insertando principios de compactación y mayor densidad urbana, haciendo énfasis en la movilidad colectiva, control de la especulación y vacíos urbanos, entre otros), hasta inversiones más puntuales y estratégicas en la capital paulista. Como ejemplo, en el 2014 el Ayuntamiento de São Paulo anunció la creación de un sistema de

ciclovías (en lugar de las plazas de estacionamientos en las calles) en varias vías colectoras y arteriales de la ciudad, así como la definición de nuevos corredores viales para el uso exclusivo de los autobuses (figura 13).



Figura 13. Nuevas ciclovías y franjas de autobuses en São Paulo, Brasil
Fuente: Adaptación de los autores (2015).

Estas acciones fueron criticadas por un sector de la población con mayor poder adquisitivo, bajo la alegación de que se aumentaría las horas de tránsito y dificultaría el acceso a los estacionamientos. Como contraparte, el grueso de la población, en especial aquellos con un menor poder económico, apoyaron la mayoría de las propuestas de Haddad. Es necesario esperar para observar si la llamada “Reforma Urbana” puesta en marcha será efectiva, esto contando con el apoyo popular, o si bien poco a poco será fragilizada por los intereses de los grupos económicos más poderosos, de los medios derechistas y de otros sectores públicos y privados que tienen intereses sobre la ciudad. En otras prefecturas regionales ya se han anunciado procesos similares de reforma urbana, pero hasta el momento no hay una articulación nacional que sea coordinada por el Gobierno federal.

Sistemas de movilidad urbana

A comienzos del presente siglo el proceso de globalización económica se ha intensificado en función de una serie de avances en las telecomunicaciones y los transportes, y en el que la dinámica del desarrollo económico-social pasa y se experimenta en los centros urbanos, situación que nos llevaría a afirmar que este es el siglo de las ciudades, pues actualmente son alrededor de 3.600 millones de personas en el mundo las que las habitan. Según datos de la ONU, esta cifra equivale aproximadamente a un aumento de cinco veces lo que era hace 60 años, representando un crecimiento promedio anual de 2,72%. Sin embargo, lo que más preocupa no es solo el ritmo de crecimiento global de las poblaciones urbanas, sino su carácter: la mayor parte de ese crecimiento se debe al surgimiento de metrópolis en países en vía de desarrollo, como resultado de un proceso de éxodo rural (en un primer momento) que no va a encontrar respuestas eficientes por parte de los gobiernos locales frente a la generación de infraestructura urbana que pueda soportar dicha explosión demográfica. En estos países encontramos problemas urbanos que van desde la ausencia de saneamiento básico hasta la dificultad en la movilidad dentro de las ciudades. Sin embargo, y paradójicamente como factores positivos de la urbanización de las últimas décadas,

podemos citar el mejoramiento de las condiciones de vida en general, incluyendo el nivel de salubridad, el acceso a la salud pública y las condiciones alimenticias de la población, contribuyendo estos factores a la disminución de la mortalidad y el aumento de la longevidad, y así, consecuentemente, al incremento poblacional de dichos países. De cierta manera, la ciudad latinoamericana de finales del siglo XX se convirtió en una esperanza para las personas que estaban dejando los campos y las regiones más pobres en busca de unas condiciones de vida mucho más dignas.

Ahora bien, uno de los problemas que deben enfrentar las grandes ciudades como receptáculos de población es la movilidad, la cual no se limita únicamente al espacio de la ciudad, sino a las conexiones con otros lugares. Por lo tanto se encuentran singularidades locales y, o regionales que son determinantes en la elaboración y ejecución de planes o programas urbanos de movilidad. En lo que se refiere a los sistemas de transporte público de los países europeos en crisis (después del 2008), por ejemplo, se observa una fuerte presión por el aumento de las tarifas y la reducción de las subvenciones estatales, debido a la crisis fiscal de los Estados, de las exigencias de los acreedores de la Unión (presión neoliberal para la desestatización y reducción de los derechos sociales, por ejemplo). La comprensión integral de estos factores, en especial, los económicos, acaban por ejercer presiones en el reparto y aplicación de recursos que, directa o indirectamente, afectan la calidad y la movilidad urbana.

Dentro de las estrategias para mejorar la movilidad y hacer de esta un proceso mucho más incluyente y equitativo, encontramos algunos ejemplos importantes como la transformación urbana experimentada por la ciudad capital colombiana de Bogotá durante los últimos 15 años, la cual tiene una población aproximada de siete millones de habitantes. Para 1998 se creó el plan director de Bogotá, que priorizaba, entre otros aspectos, la creación de una red ciclovitaria de 340 km de vías exclusivas para ciclistas. La construcción se inició en 1999 y, para el 2000 se habían construido alrededor de 180 km de ciclovías (IDU, 2016).

La ciudad de Bogotá, a pesar de su gran dimensión urbana y de la desigualdad social que aún es evidente, es un ejemplo positivo de América del Sur. Allí, las ciclobandas de domingo, que sustituyen el uso de los coches en las vías principales, ya se daban desde la década de 1980. En consecuencia de acciones gubernamentales, la dependencia de vehículos automotores particulares pasó a disminuir y la restricción al uso de los automóviles vino antes de las mejoras para la movilidad urbana. El impacto de la administración del alcalde Enrique Peñalosa (1998 a 2001) sobre el modo en que las personas se desplazan en la ciudad todavía es resaltado como un elemento transformador en conferencias de urbanismo. Para una ciudad que ya ha sido sinónimo de atascos, ahora más de la mitad de todos los viajes en la capital colombiana se hacen en autobús. Para el 2001, durante el último año del mandato de Peñalosa, Bogotá recibió el premio de calidad urbana Stockholm Challenge por el sistema de transporte Transmilenio, que fue inspirado en el Bus Rapid Transit brasileño de Curitiba-PR.

Por otro lado, el desplazamiento pendular de personas, de bienes y de servicios, acarrea impactos en las regiones metropolitanas y grandes capitales, localidades de mayor concentración poblacional. La movilidad urbana deficiente es un limitante al momento de acceder a oportunidades de mejoramiento urbano, y afecta, en particular, al sector menos favorecido económicamente de la ciudad. La aglomeración urbana demanda con urgencia armonía y agilidad en el desplazamiento de bienes y personas, el cual debería llevarse a cabo con eficiencia, confort y seguridad, además de mitigar los impactos am-

bientales, visuales y de contaminación sonora y atmosférica, resaltando también modelos de minimización de la exclusión social. De igual forma, algunas investigaciones señalan a la movilidad como un promotor, entre las demás infraestructuras, de la economía urbana, interfiriendo directamente en la dinámica económica de las ciudades y regiones. Es en este sentido que la planificación del transporte urbano a mediano y largo plazo es imprescindible.

En el contexto brasileño, caracterizado por la adopción del modelo carretero de movilidad (intra e interurbana) después de los años 1950, las metrópolis brasileñas sufren en la actualidad con la congestión y elevado costo en el precio de las tarifas, por la oferta de servicios precarios, ineficientes y desfasados que acarrear la significativa disminución de la calidad de vida de las ciudades. Algunas de ellas como Brasilia, capital federal construida en los años 1960 y proyectada para la circulación vial, según los parámetros incluidos en la Carta de Atenas y los preceptos modernistas de Le Corbusier, enfrenta actualmente problemas crecientes de movilidad urbana. Su población proyectada inicialmente para 500 mil habitantes, hoy tiene más de 4 millones en su región metropolitana (IBGE, 2014), y está bastante polarizada para el Plan Piloto (centro político nacional), con un alto grado de movilidad mononuclear. El aumento del número de vehículos en la última década, como consecuencia de los incentivos económicos para la adquisición de bienes de consumo (entre ellos el coche), y de la mejora del ingreso económico en general, fue el detonante para que se diera un aumento significativo en la congestión vial, no solo de Brasilia sino de muchas ciudades brasileñas.

Otro factor agravante de este escenario urbano es la dispersión de las ciudades de forma intensa y en baja densidad, que acaban por segregar las porciones urbanas en regiones cada vez más distantes de los centros de las ciudades, con una infraestructura urbana deficiente y crecientemente onerosa. Este fenómeno de dispersión es bastante recurrente en las grandes y medianas ciudades de Brasil desencadenándose después de la década de 1970. Sin embargo, ese diseño de ciudad dispersa se ha mantenido, en ausencia de políticas urbanas actuales que sean eficientes, llevando así a la concatenación de la intensificación del cuadro de dispersión y la segregación al interior de las ciudades.

Al respecto, la movilidad urbana es un agente determinante para la generación de dinámicas de usos y la valorización de áreas urbanas. Su planificación engloba la escala peatonal, ciclística (red de ciclovías), viaria y ferroviaria. Estos subsistemas de movilidad deben actuar en sinergia para obtener una mayor eficiencia en los desplazamientos, y deberán estar cobijados por un diseño urbano de mayor densidad y conectividad, con uso mixto, capaz de establecer un uso optimizado de las partes de la ciudad y, consecuentemente, alcanzar mayores índices de vitalidad urbana y uso de los espacios públicos.

Entre las estrategias de mejora y perfeccionamiento de la movilidad en emprendimiento intermodal, las iniciativas públicas y privadas deben priorizar la gestión del transporte de masas, por encima de todo, transporte sobre rieles, desarrollando logística de integración local, regional, nacional e internacional.

Para Cheptulin (1982) a menos que podamos actuar fuera del marco del sistema (del modo de producción hegemónico), las cuestiones esenciales para ser tratadas de inmediato se refieren al:

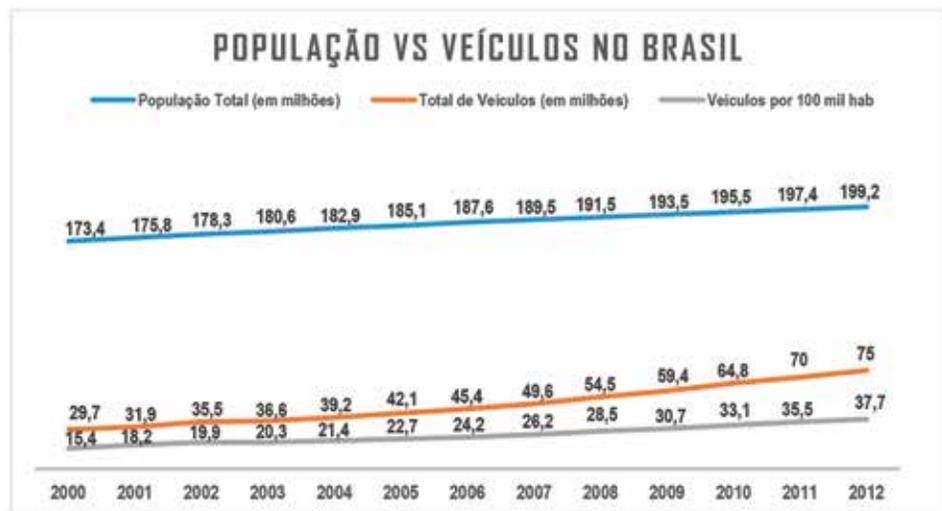
- Fortalecimiento de los municipios estatales asociados a la planificación física de los sistemas de transporte y su fiscalización.

- Gestión contable del capital de transportes y garantía de efectividad de la Ley de Movilidad Urbana.
- Canales para la asignación de recursos orientados a la provisión de infraestructura específica para el transporte público, como medida para aumentar la eficacia operativa del sistema de transporte.
- Provisión de intermodalidades con distintos modos y modales de transporte (incrementa la eficacia y retira un poco de poder de las familias que monopolizan el transporte público por ómnibus).
- Generación de condiciones para el aumento de los subsidios al sector.

La demanda de nuevas infraestructuras, tales como corredores exclusivos de BRT y la implementación y ampliación de los metros y, aún en implementación, de los VLT es notoria y se exhibe en diferentes metrópolis brasileñas. La Fundación Dom Cabral, por ejemplo, en un estudio realizado en 2012 muestra que en realidades como la de la Grande São Paulo (región metropolitana), cada año la congestión aumenta en un 17%, y en la Grande Belo Horizonte y en Río de Janeiro alrededor del 14%, reflejándose directamente en los tiempos perdidos durante dichos intervalos de congestión. En Río de Janeiro, la referida encuesta apuntó a un aumento de 1h y 52 minutos para 2h y 49 minutos de tiempo en tránsito, y en São Paulo, 3h y 30 minutos por día. Esto también repercute directa e indirectamente sobre la producción social de riqueza, visto el ejemplo de la capital paulista, donde se estiman pérdidas en la congestión, en el orden de R\$ 40 mil millones al año en recursos.

En promedio, las ciudades brasileñas duplicaron el número de vehículos totales en una década, de 29,7 millones en 2000 a 64,8 millones de vehículos en 2010 (incremento del 118%), mientras la población total aumentó alrededor de 13%. Y ese índice es mucho mayor en regiones metropolitanas y ricas, pues la adquisición de vehículos está ligada al poder adquisitivo de la población (figura 14).

Figura 14. Incremento poblacional frente a la flota de vehículos en Brasil entre 2000 a 2012
Fuente: Elaborado por los autores (2015) a partir de Datos Denatran (2012) y IBGE (2015).



Ahora bien, la movilidad urbana es solo uno de los criterios para transformar la calidad de vida de las ciudades, pero la poca eficiencia y calidad que van en aumento, sumadas a la negligencia gubernamental pueden ser, y de hecho lo han sido en los últimos años, el detonante colectivo para que la sociedad se movilice, pues afecta directamente la rutina diaria que transcurre entre el trabajo, la vivienda y los momentos de ocio de los habitantes

urbanos, en especial, la de los menos favorecidos. La inversión en esta área, además de dinamizar la economía urbana, puede establecer mayor justicia socioespacial, minimizando las crisis y conflictos frente a la gestión de las ciudades en expansión. Lo que se ha verificado en las últimas dos décadas principalmente, es la actuación del planeamiento urbano de gran parte de las ciudades brasileñas (y de América Latina), a favor del aumento del flujo del automóvil y del mantenimiento y fortalecimiento del denominado ciclo de dependencia automotora de las ciudades (figura 15).



Figura 15. Ciclo de dependencia automotora actuante en las ciudades contemporáneas
Fuente: Elaborado por los autores (2015).

CONSIDERACIONES FINALES

El modelo occidental de sociedad basado en la cultura del automóvil generó, para diversas ciudades que heredaron del siglo XX, una infraestructura orientada al uso del transporte individual motorizado, una “cultura automotriz” relativamente sedimentada. Especialmente en determinadas metrópolis, estos factores implican el agravamiento de fenómenos como la degradación del medio ambiente, la desigualdad social, la segregación espacial y el bajo grado de accesibilidad. Al mismo tiempo, se observa en grandes centros de todo el mundo la expansión de medidas susceptibles de mejorar o revertir esas situaciones, como la implantación de peajes urbanos, la construcción de paseos públicos y el incentivo a la llamada “movilidad activa”. Sin embargo, la morfología urbana, su densidad y los niveles de dispersión pueden agravar el cuadro de movilidad y desagregación (o fragmentación) social de la ciudad, aumentando las disparidades, las desigualdades y las injusticias urbanas.

Esta paradoja urbana en América Latina exige una comprensión más allá de los hechos inmediatos de la presente coyuntura. Resulta importante investigar la dinámica de las relaciones económicas y políticas entre las fuerzas presentes en las ciudades con aquellas que vienen comandando el desarrollo de las relaciones capitalistas en este continente entre el final del siglo XX y el inicio del XXI. Tales relaciones fueron siempre biunívocas, especialmente en aquellos países que experimentaron la expansión del capitalismo industrial tardío. En otros términos, en muchos países del continente se estableció una relación de sinergia

entre el capitalismo industrial y lo que se puede denominar “capitalismo urbano”, por la cual se pudo legitimar el patrón liberal del desarrollo latinoamericano. La ciudad fue, por lo tanto, históricamente controlada por las fuerzas del mercado como fundamento de un bloque de poder que comandó la inserción en la expansión del moderno sistema capitalista. Al mismo tiempo, la ciudad fue el gran promotor de las economías más prominentes de esta región, estableciendo una vía doble de posibilidades económicas, conocimiento tecnológico agregado y urbanización. Este hecho político-económico deriva de la acomodación de las fuerzas dominantes internas de los países latinoamericanos a la inserción asociada a las fuerzas liberales internacionalizantes que surgen y se expanden desde el siglo XVI, a partir del núcleo del moderno sistema capitalista.

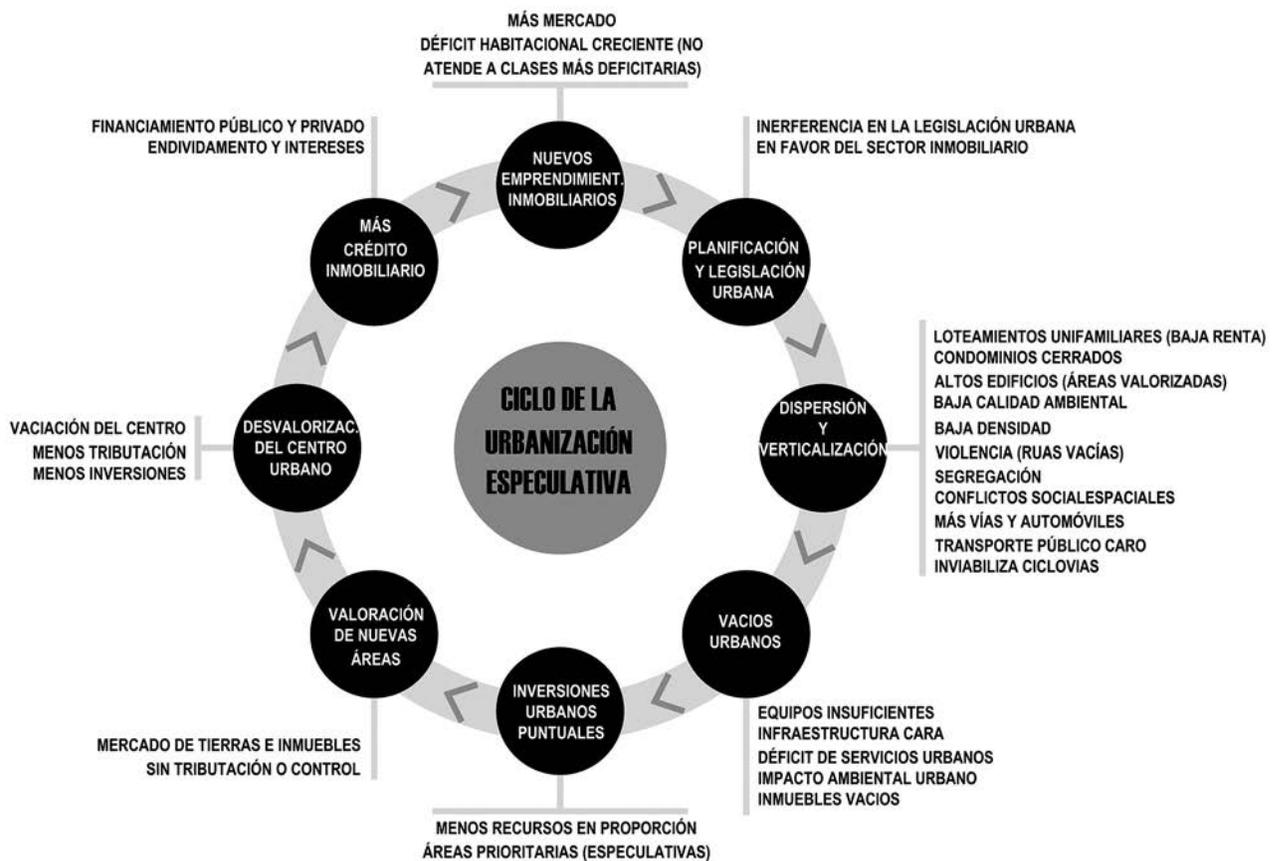
En cuanto a la complejidad de estas cuestiones, el presente artículo tenía como objetivo principal discutir el núcleo de los problemas que involucran a las ciudades latinoamericanas, evidenciando aspectos particulares de lo cotidiano de las ciudades brasileñas, en un estudio de la coyuntura, de la formación social, y de las mencionadas crisis urbanas, debido a la ausencia de recursos, proyectos o acciones gubernamentales. Es por tanto que el establecimiento de métodos para la planificación eficaz y la acción sobre la realidad inmediata es un camino necesario para las ciudades de América Latina, frente a las demandas urbanas existentes y a los nuevos desafíos de crecimiento urbano y riesgos ambientales que se avecinan.

Dentro del desarrollo de un pensamiento analítico, el carácter y la forma de la urbanización no pueden separarse de la naturaleza del desarrollo de una sociedad determinada, pues existe el problema de la fragilidad de la urbanización en algunos puntos del territorio (dispersión y vacíos), y de la exagerada concentración en otros puntos (concentración y compactación), y que necesitan ser resueltos por el gestor público, a partir de la observación de las condiciones económicas y sociopolíticas de cada realidad local. Es cierto que la gestión urbana, casi exclusivamente, privilegia sectores de la economía, así, las comunidades más frágiles económicamente acaban por sufrir con las alternancias de la gestión y la discontinuidad de las políticas urbanas que no atienden a sus intereses. El equilibrio entre las esferas de lo económico, de lo social y de lo ambiental debe ser establecido por medio de la actuación participativa de los diversos sectores de la sociedad, de esta forma, la eficiencia de los canales de comunicación y participación son herramientas importantes en la democratización urbana, que aún se encuentra en construcción en el escenario latinoamericano. En otros términos, el acceso a las redes sociales y los medios de comunicación alternativos ha ofrecido una nueva fuerza en la política urbana, teniendo en cuenta que las comunidades pasan a conectar acciones e intereses en favor de la colectividad. Esta nueva forma de manifestación de las fuerzas de poder que emerge de las periferias está cambiando la relación entre la gestión territorial y las demandas locales. Dicho fenómeno ha llegado a movilizar a los habitantes en las calles, barrios, comunidades o segmentos sociales para cuestionar determinadas acciones de la gestión municipal o reivindicar mejoras de infraestructura y servicios públicos.

En cierta manera, las carencias de movilidad y el aumento de la violencia urbana acaban por actuar sobre la especulación y valorización de determinadas áreas de las ciudades elegidas por la iniciativa privada y por los gobiernos como ejes prioritarios de inversión y valorización, en contraposición a las áreas más pobres, estas centrales o periféricas que padecen de infraestructuras chatarra, con ausencia de equipamientos urbanos, de accesibilidad deficiente, entre otros elementos que influyen sobre la calidad de la vida urbana. En estos términos, los problemas generados por una planificación pro-especulativa, bastante recurrentes en las grandes ciudades de América Latina, son utilizados como potencializadores de las ganancias y de la valorización de áreas nobles, objetos de la acción de la industria inmobiliaria y construcción civil, alimentando un ciclo vicioso que prioriza inversiones en

sectores ricos de la ciudad, y deja al margen las áreas más pobres. La planificación urbana pasa por la gestión territorial igualitaria y distributiva de recursos y oportunidades en las ciudades en desarrollo. En este ámbito, los ejemplos urbanos chilenos y colombianos parecen apuntar a caminos positivos, mientras que países como Brasil acentúan sus desigualdades socioespaciales en las grandes y medianas ciudades, en intensa dispersión.

La ruptura de este ciclo de urbanización especulativa es necesaria bajo varios aspectos (figura 16). Comprenderlo, percibir la actuación del mercado de tierras, promover el incremento de la economía urbana en la escala del lugar y de los barrios conforme a las necesidades socioeconómicas urbanas, son algunos de los desafíos anhelados para las ciudades latinoamericanas.



Sin embargo, cabe enfatizar las actuaciones más emergentes de la gestión urbana dentro de este contexto:

Figura 16. Ciclo de la urbanización especulativa en las ciudades contemporáneas, en particular, de los países en desarrollo. Fuente: Elaborado por los autores (2015).

1. Planificación y legislación urbana: distribuido y orientado por estudios aplicados a los barrios y controlado (y comparado) por indicadores de calidad urbana. El diseño urbano debe buscar criterios cualitativos y cuantitativos, a partir de criterios de análisis multiescalar y compuesto por multivariadas urbanísticas.
2. Verticalización y dispersión: regulación urbana de control a la verticalización urbana y periféricación. Esto pretende mejorar el acceso del peatón a la calle y a la vecindad, así como minimizar los impactos ambientales de la verticalización exagerada en cuanto a la dispersión urbana de baja densidad y monofuncional.

3. Densidad urbana: aumento de la densidad poblacional urbana (densidad bruta y líquida), conforme a las demandas locacionales (implantación de la cuadra en el contexto urbano y viario), uso mixto y mayor acceso de peatones a las calles y vías públicas (con el uso de cuadras abiertas y no amuralladas). La mayor densidad puede optimizar las inversiones públicas sobre el territorio (equipamientos, movilidad y servicios), y potenciar la economía urbana con el uso mixto y emprendimientos diversos más cercanos a la vivienda.
4. Control de la especulación inmobiliaria (tributación) y reordenación de los vacíos urbanos en favor de inversiones en la ciudad y vivienda social.
5. Coordinar inversiones públicas puntuales que apunten a la especulación y valorización de nuevas áreas privadas, pues estas deben ser incorporadas por el capital privado. Distribuir servicios y equipamientos urbanos conforme a la demanda poblacional y los rayos de desplazamiento peatonal.
6. Rehabilitar los centros urbanos con viviendas para diversas franjas de renta, implementando uso mixto, equipamientos e instituciones públicas, y eliminar edificaciones vacías y en desuso.
7. Promover centros secundarios y terciarios en los barrios conectados por transporte colectivo de masa (para distancias y demandas mayores) y modales alternativos peatonales y ciclísticos (para distancias inferiores a 5 km).

Los equipos urbanos (plazas, parques, polos deportivos, de ocio, puestos de salud, hospitales, guarderías, escuelas, puesto de policía, entre otros), así como los demás servicios públicos deben ser distribuidos y democratizados. En un primer momento, de forma cuantitativa, pero acompañada de un incremento cualitativo progresivo. Así las demandas sociales y espaciales son acompañadas por el proceso de densificación, aumento de renta (y tributos) y acceso para las personas a estos servicios públicos.

Se entiende que la movilidad urbana es un tema relevante para las ciudades actuales, pues determina el nivel de accesibilidad y flujos de los individuos, mercancías, servicios, y sus respectivos costos de operación, mantenimiento y eficiencia. Por consiguiente, la vivienda adecuada, la educación, el saneamiento urbano, sumados a los incrementos económicos distributivos, deben actuar en sinergia con las demandas de las ciudades. Es un escenario complejo de gestión territorial, aún más tratándose de una América Latina que todavía ocupa un papel periférico en la coyuntura económica global, y así, más susceptible a las oscilaciones y crisis de mercado internacional y con una masiva población urbana marginada, pero creciente hasta 2050, según las previsiones citadas. Planificar y priorizar las inversiones urbanas a mediano y largo plazo, con la implementación de políticas urbanas continuadas, son procedimientos esenciales para la buena gestión de recursos capaces de reactivar la economía urbana y la generación de más ingresos y empleo.

REFERENCIAS

Agenda 21 Brasileira. (2000). *Bases para discussão*. Brasília-DF.

Alcaldía de Bogotá. Proyecto de Acuerdo No. 016 de 2008. Bogotá. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=28684>

Banco Interamericano de Desarrollo - BID. (2012). *Comunicados de prensa. Estudio do BID revela que América Latina e o Caribe enfrentam um déficit de habitação considerável e*

crescente. Recuperado em 23 março 2017 de <http://www.iadb.org/pt/noticias/comunicados-de-imprensa/2012-05-14/deficit-habitacional-na-america-latina-e-caribe,9978.html>.

Cheptulin, A. (1982). *A dialética materialista: leis e categorias da dialética*. São Paulo: Alfa-Ômega.

Fundação Dom Cabral. (2013). Brasil. Recuperado em <<http://www.fdc.org.br/pt/>>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2008). *Projeção da População do Brasil por Sexo e Idade para o período 1980- 2050*. Rio de Janeiro: IBGE.

Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. (2016). Bogotá. Recuperado de: <https://www.idu.gov.co/page/cicloruta>

Instituto de Investigaciones y de Planificación Urbana de Curitiba – IPPUC. (2015). Brasil. Recuperado de <http://www.ippuc.org.br/>

Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas - IPEA. (2012). *Notícias*. Brasília, Brasil. Recuperado em <http://www.ipea.gov.br/portal/index>.

Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IPUF, Santa Catarina, Brasil. Recuperado de <www.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf>

Nunes da Silva, F. (2013). Mobilidade Urbana: os desafios do Futuro. *Cadernos Metrópole*, 15(30). Recuperado de <http://www.cadernosmetropole.net/component/content/article/31/51-30>.

ONU, Department of Economic and Social Affairs. (2014). *The population division*. Recuperado em <http://esa.un.org/unpd/wup/>.

Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei 12.587/2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.html

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*. (Custom data acquired via website). Recuperado de <<http://esa.un.org/unpd/wup/>>.

Vasconcellos E. (1996). *Transporte urbano nos países em desenvolvimento*. São Paulo: Editoras Unidas.

Recibido: septiembre de 2016

Aprobado: octubre de 2016

LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO Y SUS TRANSFORMACIONES EN EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL SECTOR DE CAÑAVERAL, MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA, SANTANDER*

DOI:
<http://dx.doi.org/10.15332/rev.m.v13i0.1996>

Fernando Estévez Suárez** - Universidad Santo Tomás, Colombia



Transformación urbana del sector de Cañaveral en inmediaciones de la Autopista Bucaramanga - Floridablanca, 1968 - 2016

Fuente: Imagen izquierda, de Carlos Eslava; imagen derecha, de <https://www.google.com.co/maps>, ambas editadas por el autor (2016).

* Trabajo de investigación adscrito a la línea de Investigación en Planificación y Gestión del Territorio del Grupo de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga (GIN-VEARQUI). Líder de línea: Carlos Humberto Gómez Arciniegas, arquitecto por la Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga, MSc Lancaster University (Reino Unido) PhD Politécnico di Milano (Italia). Correo electrónico: carlos.gomez@ustabuca.edu.co

** Arquitecto, especialista en Aplicación de Metodologías en los Procesos Catastrales (IGAC); candidato a magister en Ordenamiento Territorial y docente de la Universidad Santo Tomás. Correo electrónico: fernando.estevez@ustabuca.edu.co

RESUMEN

El desarrollo de las ciudades colombianas se ha caracterizado principalmente por dinámicas de índole económica y social, que a su vez han generado una serie de transformaciones físicas, actualmente evidentes en muchos puntos del tejido urbano. Este artículo presenta un análisis preliminar de las transformaciones urbanas que han sido identificadas en el sector de Cañaveral, generadas principalmente por el desarrollo económico de la zona. Dicho sector, perteneciente al municipio de Floridablanca, Santander, es uno de los componentes del área metropolitana de Bucaramanga y fue proyectado hace más de 40 años para uso residencial.

Para realizar el análisis se toma la información recopilada a partir de las visitas de campo, así como de un estudio cronológico de documentos públicos y fotografías que permiten organizar cronológicamente los procesos de transformación del territorio. Así bien, el artículo testimonia la aparición de nuevas redes de infraestructura y objetos arquitectónicos enfocados al desarrollo económico de un sector, pero que, por su falta de proyección, generaron impactos negativos que afectaron la calidad de vida de sus habitantes.

PALABRAS CLAVE

Desarrollo económico, transformaciones urbanas, usos del suelo, vivienda, centro comercial.

THE TERRITORIAL OCCUPATION AND ITS TRANSFORMATIONS IN THE DEVELOPMENT PROCESS OF CAÑAVERAL SECTOR AT THE MUNICIPALITY OF FLORIDABLANCA, SANTANDER



Panorámica del sector de Cañaveral, municipio de Floridablanca
Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> (2016).

ABSTRACT

The development of Colombian cities has mainly been characterized by economic and social dynamics that in turn have generated several physical transformations, nowadays evident in many areas of the urban fabric. This article presents a preliminary analysis of the urban transformations that have been identified in the Cañaveral sector, mainly generated by the economic development of the area. This sector which belongs to the municipality of Floridablanca, Santander, is one of the components of the Metropolitan Area of Bucaramanga and was designed more than 40 years ago for residential use. To conduct the analysis, information gathered from the field visits as well as a chronological study of public documents and photographs serve as a starting point, allowing a chronological organization of the land transformation processes. Thus, the article testifies the emergence of new infrastructure networks and architectural objects focused on the economic development of a sector but, due to its lack of projection, generated negative impacts that affected the quality of life of their inhabitants.

KEYWORDS

Economic development, urban transformations, land uses, housing, shopping centre.

INTRODUCCIÓN

En el presente artículo se hace un análisis a partir de las transformaciones urbanas generadas por la dinámica económica del sector de Cañaveral en el municipio de Floridablanca, las cuales derivan de la progresiva influencia del desarrollo comercial ligado a la generación de riqueza y crecimiento económico, pero que paradójicamente provocan un desplazamiento de la población local a causa de los cambios generados en el uso del suelo. Se trata entonces de un “desarrollo económico corrosivo”, que afecta sectores específicos de una ciudad, destinados inicialmente a ser receptáculos de una actividad residencial normalmente ligada a cualquier proceso de desarrollo urbano, donde se incorporan los debidos usos complementarios, como elementos indivisibles para el crecimiento y desarrollo de la ciudad. Un claro ejemplo de ello es el caso de la ciudad de Bucaramanga, capital del departamento de Santander, declarada según el Banco Mundial (2015) en su estudio de “Ciudades competitivas para estudios y crecimientos”, como la ciudad más próspera de América Latina y ejemplo para el mundo. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE (2016) Bucaramanga cuenta con 521.857 habitantes y junto con Floridablanca, Girón y Piedecuesta conforman el área metropolitana con un total de 1.132.339 habitantes, siendo la quinta aglomeración urbana más poblada del país.

Así bien, el municipio donde se realiza el estudio es Floridablanca, según lo mencionado anteriormente, uno de los municipios que conforman el área metropolitana de Bucaramanga - AMB. Este cuenta con una extensión aproximada de 97 km² y se encuentra conurbado por el norte con la ciudad de Bucaramanga. El municipio de Floridablanca es además conocido por sus centros comerciales, sus clínicas de alto nivel y su creciente desarrollo urbanístico, acorde con las necesidades del área metropolitana, el cual trajo consigo la aparición de diferentes áreas residenciales y un notable incremento del sector terciario durante las tres últimas décadas; situación verificable en el caso del barrio Cañaveral, si se tiene en cuenta que para sus inicios se proyectó en 1982 el Centro Comercial Cañaveral, el cual sería inaugurado en 1989. Este hecho marca el inicio de una fuerte actividad comercial en el área, hoy en día más que evidente, ya que cuenta con cuatro centros comerciales que desde su aparición han generado controversias y opiniones divididas, relacionadas con un impacto urbano a gran escala y un “deterioro silencioso” del sector, debido a algunas inconsistencias o vacíos en los procesos de planificación urbana que se revierten negativamente en la calidad de vida de los habitantes y el deterioro del paisaje urbano.

De hecho, el sector evidencia una fuerte ocupación del suelo a causa de la aparición de objetos arquitectónicos que han llegado a saturar el sector visualmente y a generar, en términos de densificación, un impacto social, urbano y ambiental de considerables magnitudes. El resultado es preocupante, pues la actividad comercial ha traído consigo el aumento del déficit de espacio público, carencia de zonas verdes y una movilidad caótica que a su vez han propiciado el desplazamiento de la actividad residencial, transformándose e incumpléndose de esta forma un orden preestablecido en la proyección del sector realizada hace más de 40 años. Por tanto, el presente texto se fundamenta en un análisis cronológico de las transformaciones del sector de Cañaveral que incluye la forma en cómo se proyectó inicialmente y cómo este fue cambiando a lo largo del tiempo, evidenciando las principales dinámicas y transformaciones que han causado el denominado “caos urbano”.

En términos metodológicos, para la realización de este documento se acude a la recopilación de la información histórica disponible, apoyándose en fuentes de información primaria y secundaria, con el fin de caracterizar el proceso de urbanización. Asimismo, se busca clarificar las transformaciones y las dinámicas generadoras en este proceso de expansión urbana y proyección territorial, a través de un análisis comparativo de los documentos analizados y las evidencias recolectadas.

En consecuencia, el documento se divide en cuatro secciones. La primera explora los orígenes de esta expansión urbana, el proceso de ocupación del sector de Cañaveral desde sus inicios al día de hoy y el modelo estructurante propuesto para este desarrollo. La segunda expone las dinámicas y transformaciones en el ordenamiento territorial, a partir del estudio de caso del sector de Cañaveral. La tercera analiza espacialmente el sector e individualiza las afectaciones urbanas que se están dando en el lugar. Por último, se presentan algunas conclusiones que bien pueden funcionar como punto de partida para futuras reflexiones o procesos de investigación relacionados con el tema.

CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA DEL SECTOR DE CAÑAVERAL

El área metropolitana de Bucaramanga cuenta con 4 municipios que la conforman, Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón. Esta fue creada mediante ordenanza 20 del 15 de diciembre de 1981, por la Asamblea de Santander, con la cual se ponía en funcionamiento con la participación inicial de 3 municipios, donde Bucaramanga funcionaba como gran centro urbano o núcleo principal y los municipios de Floridablanca y Girón como localidades contiguas. Para el año 1984 se expidió la Ordenanza 48 en la cual se autorizó la entrada del municipio de Piedecuesta al área metropolitana de Bucaramanga, lo cual se formalizó mediante el Decreto 332 del 2 de marzo de 1985.

Ahora bien, el desarrollo urbano de Bucaramanga por fuera de lo que se denomina la meseta, se inició a mediados de los años 60 con Floridablanca y la construcción de la autopista. Solo dos carriles en cada uno de los sentidos sin senderos ni espacio peatonal, demostraba la poca inversión en la zona, ya que para esa época la meseta de Bucaramanga tenía un reducido espacio de desarrollo urbanístico y la opción más viable estaba al sur del área metropolitana, aunque la autopista a Floridablanca ya había sido construida en 1968, era difícil construir o proyectar a falta de un interconector que en este caso fue el viaducto García Cadena. El empresario urbanizador Dr. Armando Puyana, con su empresa constructora Urbanas estaba planeando Cañaveral, que estaría en un punto equidistante entre Floridablanca, Bucaramanga, Girón y Piedecuesta; así cuando se pone en servicio el mencionado viaducto comienza a hacerse realidad la etapa de urbanización de esta zona.



Figura 1. Cañaveral 1965. Viviendas tipo del sector

Fuente: Archivo personal del Dr. Néstor Rueda Gómez. Cortesía de Urbanas S.A.

Es así, como el barrio Cañaveral inicia su construcción en la década de los años setenta. Las primeras ventas se realizan a mediados de 1972 con los programas de casas unifamiliares tipo A, B, C, D, E y F y los conjuntos residenciales “Hoyo en Uno” y “La Pera”, los cuales presentaban buenas especificaciones técnicas y constructivas y elementos de arquitectura colonial. Así comienza a poblarse este sector y expandirse el territorio hacia el costado occidental de la Autopista Bucaramanga - Floridablanca (Rodríguez, Lozada, 2012, p. 39).

En la figura 2 se observa la autopista Bucaramanga - Floridablanca, así como el loteo del sector de Cañaveral para vivienda en color amarillo, y la construcción de algunas casas de la zona proyectadas netamente para vivienda que se ven influenciadas con la idea de Lluís Sert de “Unidades Vecinales”, que aparece como modelo en el desarrollo habitacional, y se ve aplicado en el sector de Cañaveral.

Figura 2. Primeras ocupaciones en el sector de Cañaveral, Floridablanca

Fuente: Fotografía original de Carlos Eslava y editada por el autor (2016).



- Sector vivienda primeras construcciones
- Eje Autopista Bucaramanga Floridablanca.
- Lote dispuesto para el centro comercial Cañaveral

Este tema fue tratado en el V CIAM (1937) y desarrollado en un libro de 15 capítulos centrados en las cuatro funciones del urbanismo: vivienda, trabajo, ocio y circulación, donde se definía la unidad vecinal como un conjunto formado por grupos de vivienda y servicios comunitarios, que estaban rodeados de espacio y de otros elementos que eran capaces de conducir a mejorar la habitabilidad. Respecto a ello, Sert afirmaba que “una célula de vivienda no estará completa sin unos servicios comunitarios que amplíen sus funciones” (1942). La unidad vecinal (UV) representaba para Sert la primera unidad básica de planeamiento, la unidad más pequeña que compone la ciudad a modo de módulo repetitivo, constituida por el número de viviendas necesarias para alojar una cantidad suficiente de personas capaces de aprovechar los servicios de una escuela elemental y que habitarán con una mejor calidad de vida. De los años 1942 a 1959 junto con Paul Lester Wiener, como socios de la firma Town Planning Associates realizaron planes urbanísticos para ciudades latinoamericanas en Brasil, Perú, Venezuela, Cuba y Colombia (Schnitter, 2003).

La organización formal de la UV se determinaba por un área con calles de servicio secundario, donde ninguna calle directa rompía la unidad, y contemplaba casas unifamiliares adosadas, edificios de cuatro pisos o en altura con ascensor y unos servicios comunales básicos. Ahora bien, ya para el año 1977 el sector de Cañaveral se estaba proyectando a partir del modelo de UV, dentro del cual se había analizado la viabilidad de construir el Centro Comercial Cañaveral, según se evidenció en documentación y archivos históricos de la constructora Urbanas. Dicho centro comercial se construyó en 1983 y contribuiría al abastecimiento comercial y de entretenimiento de la zona con mayor desarrollo de la

ciudad. Esta área fue denominada como área de expansión, y su proyección inicial se basaba en el desarrollo de vivienda con una mejor calidad de vida, con servicios complementarios y dotacionales. Para la década de los ochenta el sector de Cañaveral era en su mayor parte residencial, donde la altura máxima no superaba los 2 pisos. Ya para la década de los noventa se empiezan a consolidar otros servicios dotacionales como el hospitalario, así como otros usos complementarios a mayor escala, que llegarán a superar la cobertura zonal y pasaran a prestar servicios a nivel metropolitano.

Durante este proceso de desarrollo, el sector va a evidenciar una urbanización del 80%, ya para inicios de la década del 2000, coincidiendo con lo que en este artículo se ha denominado la llegada del capitalismo, viéndose reflejado en la aparición de nuevos objetos arquitectónicos que para muchos brindarían la posibilidad de generar más desarrollo económico y comercial, desconociendo hasta cierto punto las implicaciones de cambio de uso del sector, pasando de un componente residencial fuerte a uno comercial que poco a poco desplazaría a las personas sobre otras áreas del mismo.

Frente a esto, después de algunos años de ser una zona tranquila y residencial, aparecen tres objetos arquitectónicos estratégicamente ubicados, el Centro Comercial La Florida que en el 2003 abrió la primera etapa, y en el 2004 abrió la segunda, que comprende dos torres, una torre que es centro empresarial y cuenta con 39 oficinas, zona de comidas, y el almacén ancla Jumbo, llamado anteriormente Mercadefam, y una segunda torre con locales comerciales. Estas dos torres fueron construidas en un área de 2 manzanas unidas por 2 puentes peatonales para facilitar el flujo de personas y las actividades comerciales, y un puente vehicular único en América Latina. Por su parte, el Centro Comercial Caracolí abrió sus puertas en el 2013, generando un gran impacto social, económico y urbano en el sector.

Es evidente que con la aparición del primer centro comercial en la zona, se generó un desarrollo económico notable, aunque el comercio local se desplazó y empezó a ubicarse en sus alrededores, estableciendo diferentes tipos de negocios, como restaurantes, supermercados, centros educativos, centros médicos, papelerías, centros odontológicos y estéticos. Mientras esto ocurría, se empezaron a construir unidades habitacionales unifamiliares y condominios de 2 pisos, edificios de estrato alto que comprendían entre 5 y 22 pisos, desarrollados principalmente por las empresas constructoras más importantes, como Urbanas S.A, Marval S.A, Fénix Construcciones y HG.

Actualmente, muy pocas casas mantienen su uso y fachada original, evidenciando que por lo menos el 95% del sector ha pasado de vivienda a comercial o uso mixto, como puede apreciarse en la figura 3.



Figura 3. Locales comerciales (izquierda) y tipología de vivienda inicial en el sector de Cañaveral (derecha)
Fuente: Fotografías tomadas de <https://www.google.com.co/maps> (2016).

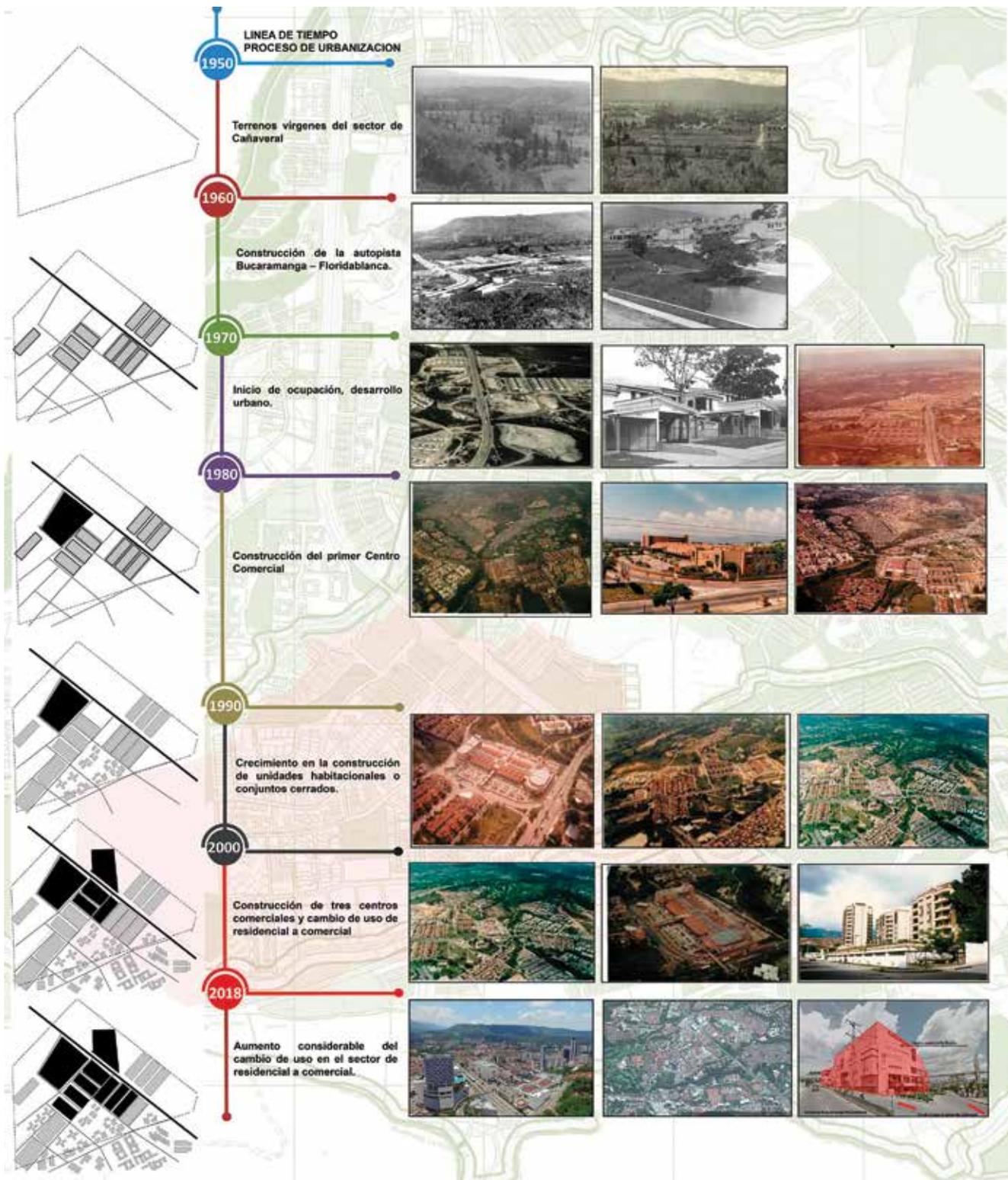


Figura 4. Línea de tiempo - Ocupación del sector de Cañaveral
Fuente: Diagrama elaborado por el autor a partir de imágenes del fotógrafo Carlos Eslava y del periódico Vanguardia Liberal.

DINÁMICAS Y TRANSFORMACIONES EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En el marco del proceso de proyección, expansión, urbanización y cambio de los municipios, se presenta una serie de dinámicas de diferentes tipos, que llevan a generar transformaciones, positivas o negativas, que afectan directamente al territorio, como por ejemplo las dinámicas sociales de carácter migratorio y demográfico, las cuales con una mala proyección del espacio intervenido pueden generar caos si no se tiene en cuenta el área de ocupación y de km² por habitante, referentes al espacio público y los índices de ocupación.

Por otra parte, la dinámica de ocupación del suelo tiene que ver con temas de construcción, donde debe respetarse el uso al cual fue destinado o sectorizado, así como los índices de ocupación y construcción dispuestos en los instrumentos de gestión para no generar conflictos derivados de la relación de las altas densidades y el poco espacio para el desarrollo de las actividades de quienes habitan el sector, así como la protección de zonas naturales y reserva ecológica. En el caso de la dinámica económica, esta se refiere a temas de industria y comercio presentes en el territorio, que pueden generar desarrollo o crear incompatibilidades y transformaciones de alto impacto.

Dichas transformaciones pueden obedecer a cambios de uso de suelo como se observa en la figura 5, donde es evidente una deficiencia de espacio público por km² en relación con los habitantes, lo cual a su vez genera deficiencia en el espacio correspondiente a la infraestructura vial, lo que lleva a la congestión vehicular. Otras transformaciones se refieren a la ausencia de zonas verdes en el sector por endurecimiento, relación no equilibrada en cuanto al comercio, la vivienda y los servicios complementarios.



Ahora bien, actualmente se tiende a relacionar el cambio en las dinámicas mencionadas con determinados tipos de desarrollo, especialmente el crecimiento económico. Desde otras perspectivas se ha estimado la necesidad de que ese desarrollo contemple de manera determinante la articulación necesaria entre las dimensiones sociocultural, ambiental y política; pero realmente en ese proceso se ha generado una degradación de recursos ambientales en la mayoría de las zonas del territorio nacional (Hernández, 2010, p. 103).

Figura 5. Cambios de usos y ocupación en el sector de Cañaveral (izq. sector en el 2016, der. sector en 1985)
Fuente: Imágenes tomadas de <https://www.google.com.co/maps> y editadas por el autor (2016).

Transformaciones del sector de Cañaveral por dinámicas sociales

El ordenamiento u organización espacial de las dinámicas sociales, la interrelación con las funciones territoriales, los servicios y equipamientos, teniendo como base las características ecológicas del territorio, los patrones culturales de la población que lo habita y sus aspiraciones y sueños para vivir en este, se plantean como instrumentos para alcanzar unas mejores condiciones en la calidad de vida de las poblaciones y, por ende, como instrumento para construir “un orden deseado”, que es diverso de acuerdo con los patrones culturales de las poblaciones y sus concepciones acerca del pasado, del presente y del futuro como sociedad (Hernández, 2010, p. 4). Sin embargo, esto parece no haber tenido en cuenta al momento de controlar la expansión del sector de Cañaveral.

Dicho sector corresponde a los estratos 5 y 6, una estratificación alta dentro de los estándares usados en la ciudad, teniendo en cuenta que el estrato 1 corresponde a viviendas de menor calidad constructiva, y con habitabilidad poblacional de menores recursos económicos, y el estrato 6 al de mayor capacidad económica y mejor calidad en los estándares constructivos. Por otro lado, dentro del sector se ha evidenciado la incursión del comercio desmedido, la aparición de ventas ambulantes que obstruyen el espacio público, y la falta de zonas apropiadas para la recreación, teniendo en cuenta la alta densidad poblacional. De igual forma, los ruidos y el tráfico de automóviles generan conflicto y afectaciones de salud, mientras que la construcción de edificaciones ha modificado notablemente el paisaje, generando un deterioro en la calidad de vida al presentarse el fenómeno de tala y erradicación de zonas verdes. También, en el caso de las áreas donde se ubica el mayor número de locales comerciales, se presenta un alto índice de inseguridad después de las 9:00 p.m. cuando la actividad de la zona se detiene.

Por otro lado, los conjuntos cerrados del sector de Cañaveral no han tenido en cuenta la relación de espacio público por persona al momento de proyectar las unidades habitacionales. De igual forma, el valor del suelo generó un incremento en los índices de construcción, contribuyendo a aumentar los ingresos para las empresas privadas dedicadas a esta actividad, situación que se ha hecho tangible en toda Colombia, donde la planificación ha tenido un enfoque predominantemente económico (Borja, 1996) y, en esa perspectiva, el territorio, entendido como un sustrato diverso, no se ha concebido de manera integral, conjugando las diferencias regionales y la gran riqueza cultural y ecológica de cada lugar (Hernández, 2010, p. 4).

Si se miran algunos ejemplos internacionales de cómo la globalización ha llevado a las ciudades al llamado desarrollo económico y tecnológico, en el caso de México estas se han convertido en el escenario improvisado de modelos y de políticas urbanas estratégicas insostenibles, que no han ocultado el crecimiento de la pobreza, la discriminación social, la delincuencia organizada o no, la vulnerabilidad social y, sobre todo, la incomunicación e insolidaridad (Sánchez, 2012, p. 41).

Para el caso de Francia, el ordenamiento territorial aparece como la necesidad de revisar la ocupación tradicional del espacio en relación con las necesidades de la vida moderna. Con el enorme crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XX aparecen nuevos conceptos como los referentes a las áreas metropolitanas en los que se distinguen diversos elementos relacionados con el funcionamiento de la gran ciudad, conectados, incluso, con espacios alejados de los centros, pero dependientes de la ciudad. En la actualidad, estos esfuerzos por entender el espacio ocupado y organizado por el ser humano han permitido la creación de nuevos conceptos de ocupación del territorio que se expresan en términos de espacio urbano o rural, frente a una nueva escala de uso del suelo o de conflictos en la organización moderna del espacio.

Transformaciones del sector de Cañaveral por dinámicas económicas

Como parte del desarrollo económico y el crecimiento habitacional del sector de Cañaveral, se construyen cuatro centros comerciales, generando una competencia fuerte por captar la atención de los usuarios. Dichos centros se ven enfrentados al comercio informal, así como a los pequeños comerciantes instalados en donde anteriormente era zona de uso exclusivo residencial.



Figura 6. Cambio de uso del suelo en el sector de Cañaveral (de vivienda a comercio)
Fuente: Imágenes tomadas de <https://www.google.com.co/maps> y editadas por el autor (2016).

La situación anterior lleva a una saturación del comercio en la zona, ya que lo que anteriormente era vivienda se convirtió también en comercio, las vías o flujos vehiculares afectados por su proyección a corto plazo, el incremento de vivienda en altura que representa una densificación desmedida en un sector de estrato social alto. Si se hace el ejercicio comparativo cuando se empezó a consolidar el sector, 4 lotes correspondían a 4 familias, con un total de 18 personas y 8 vehículos aproximadamente en total. Actualmente, en los mismos 4 lotes hay un edificio de 4 apartamentos por piso, por 15 pisos en total que corresponde a 60 apartamentos, un aproximado de 120 vehículos en total y 270 personas residentes en esta unidad habitacional construida en altura.



Figura 7. Construcciones en altura en el sector de Cañaveral
Fuente: Imágenes tomadas de <https://www.google.com.co/maps> y editadas por el autor (2016).

Ahora bien, si se tienen en cuenta los fundamentos teóricos sintetizados, se plantea que existe una relación entre segregación social y fragmentación urbana, la cual es posible evidenciar en determinada escala de observación. Es necesario mencionar que mientras la segregación social hace referencia directa a los espacios sociales, al comportamiento de los grupos, la fragmentación urbana se ocupa de la continuidad o el fraccionamiento de los espacios urbanos. La relación entre ambos fenómenos se estudia actualmente en función de constatar el papel de los centros comerciales en su generación o intensificación. Para ello se consideran ciertos factores, como los precios del suelo, la estratificación social y los precios de bienes y servicios (Palacios, 2015, p. 329). Por otra parte, y retomando el estudio de caso, en las figuras 8 y 9 se observa cómo las volumetrías pesadas de los centros comerciales generan un impacto de tipo visual saturando y afectando el paisaje en el acceso principal al sector de cañaveral.

En la figura 10 se observa claramente el desplazamiento por el cambio de uso de una zona de vivienda a una zona comercial, endurecimiento de las zonas verdes para ser adecuadas como espacio de comercio, el cambio de fachadas, en lo que anteriormente era vivienda, la contaminación visual por el uso de avisos publicitarios, el mínimo uso de las zonas verdes y la carencia de árboles en la zona; mientras que en la figura 11 es evidente la sensación de pesadez del volumen del Centro Comercial La Florida, observándose un desequilibrio entre el índice de ocupación sobre el lote ocupado por este edificio y el espacio público. De igual forma, también se observa que en la manzana comprendida entre la Cra 26ª y Cra 26 y calles 30 y 31, se han generado cambios evidentes en su uso, así como saturación de las fachadas con avisos publicitarios y mixtura de materiales.

BREVE ANÁLISIS URBANO - ESPACIAL DEL SECTOR DE CAÑAVERAL

Se observa que toda intervención urbana debe regirse por tres aspectos importantes para tener en cuenta en cualquier proyección: las vías, seguido de los usos que van a ser distribuidos en el sector y el espacio público o zonas verdes. Teniendo en cuenta lo anterior, el sector de Cañaveral tiene una serie de problemas significativos generados por: aparición de cuatro centros comerciales y una zona residencial con altura de 2 pisos que se sobre densificó por la construcción de conjuntos cerrados con torres de más de 5 pisos, usos dispersos dotacionales y de servicios complementarios.

Según Di Gregorio analizando un punto de vista internacional el territorio, cioè uno spazio fisico di una certa ampiezza geografica, intersoggettivamente delimitato, contiene infatti tutte quelle organizzazioni che le persone hanno costruito per garantirsi una vita adeguata, specializzando ne i compiti e definendone i confini, in relazione alla crescita della loro stessa organizzazione sociale (2007).

Entendiéndose que el territorio es el espacio físico con unos límites determinados que posee organizaciones construidas por la gente para garantizar una calidad de vida adecuada y que especializa sus tareas definiendo los límites en la relación de su crecimiento y organización social. En el caso del sector estudiado, el incremento de la vivienda auspiciado por la densificación en altura aumenta notablemente la cantidad de personas residentes y, por ende, la cantidad de vehículos que transitan de propiedad de los residentes, sin descartar los visitantes que llegan a los 3 centros comerciales, aumentando la necesidad de espacios de esparcimiento o espacio público e infraestructura vial. Además se observa un cambio de uso en el que se desplazó la vivienda y se transformó en comercio de bajo impacto. Todo lo anterior es consecuencia de una planeación desenfocada desde el comienzo, donde las ideas iniciales no conciben las vías peatonales, los espacios perimetrales adecuados a los grandes proyectos, ni las zonas verdes requeridas por la norma, al descartar al árbol como elemento urbano importante que afecta el



Figura 8. Centro comercial La Florida
Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).

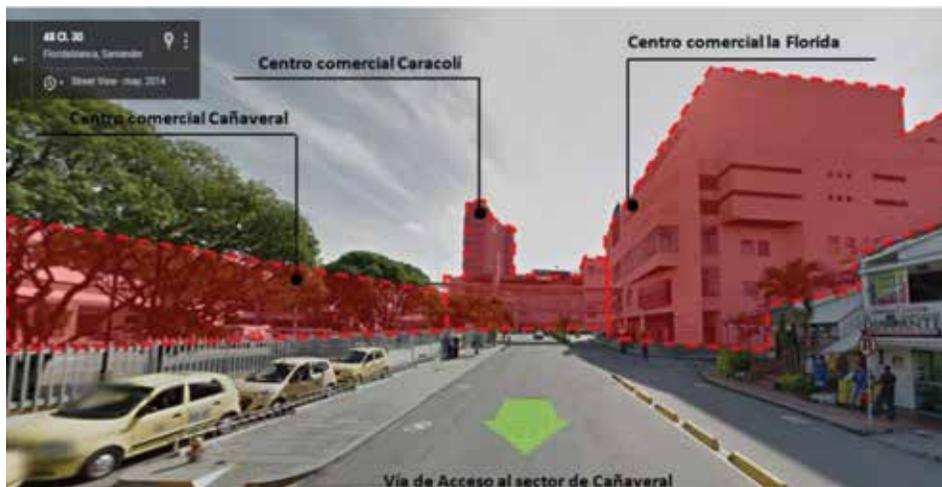


Figura 9. Relación centros comerciales existentes en los alrededores del acceso principal al sector de Cañaveral
Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).



Figura 10. Fachada modificada para uso comercial en el antiguo sector de vivienda de Cañaveral
Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).

Figura 11. Cambios de uso dentro del sector de Cañaveral
Fuente: Imagen de <https://www.google.com.co/maps> y editada por el autor (2016).



Figura 12. Andenes y vías vehiculares dentro del sector de Cañaveral
Fuente: Imagen de <https://www.google.com.co/maps> y editada por el autor (2016).



Figura 13. Espacio Público correspondiente a un tramo del sector perimetral del Centro Comercial La Florida
Fuente: Imagen de <https://www.google.com.co/maps> y editada por el autor (2016).





Figura 14. Endurecimiento de las antiguas zonas verdes del sector de Cañaveral
 Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).



Figura 15. Relación espacio construido – vías (peatonales y vehiculares)
 Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).



Figura 16. Modelo de vivienda original correspondiente al sector de Cañaveral
 Fuente: Imagen de <https://www.google.com/maps> y editada por el autor (2016).

paisaje y el entorno natural que anteriormente se observaba en el sector de Cañaveral, así como la demanda de nuevas y mejores vías con el fin de aliviar la congestión vehicular. Así mismo, en la figura 15 se puede observar la falta de equilibrio entre las construcciones y el espacio público, las vías son de un ancho mínimo no apto para el flujo vehicular de la zona, de igual forma se hace evidente el cambio de fachada en la edificación situada sobre el margen derecho, así como un cambio en su altura y por ende en su ocupación.

Aun así, la tipología original de vivienda proyectada para el sector de Cañaveral se mantiene intacta en algunos puntos, como se presenta en la figura 16, donde se observa el antejardín, el árbol como elemento importante dentro de la escena compositiva de la fachada, y la altura de dos pisos. Este tipo corresponde actualmente solo al 2% de las viviendas del sector, que han perdido su valor arquitectónico por el cambio de uso. Además, dentro de las problemáticas identificadas se encuentra una clara afectación ambiental que va más allá del endurecimiento de las antiguas zonas verdes, donde es importante mencionar la desaparición del llamado Lago de Cañaveral, el cual se encontraba ubicado sobre el costado derecho del conjunto residencial La Pera, y que actualmente es una cancha de baloncesto y un parque urbano.

Finalmente y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, se hace necesario un replanteamiento del ordenamiento territorial local, vinculándolo al urbanismo experimental como elemento importante en la organización del territorio, donde se invite a repensar el urbanismo desde los conceptos de un ambiente humanizado, además de reorientar los territorios a partir de la visión sustentable, pensada desde lo global para actuar en lo local. Por otra parte, se debe buscar que el sujeto que produce el espacio cultural vivido, conozca la realidad que construye con sus pensamientos y sentimientos, de esta manera, se podría decir que el ambiente humanizado, visto a partir de la experiencia, conduce a captar de manera integral el dinamismo con que se va a transformar la calidad de la vida urbana (Contreras-Lovich, p. 19).

CONCLUSIONES

- Los planes urbanísticos de Sert y Wiener propuestos para Colombia fueron los primeros ejemplos de aplicación de lineamientos generales para la reorganización y la expansión o crecimiento de la ciudad, propuestas que se realizaron desde la corriente de la arquitectura moderna, las cuales en nuestro país perdieron su rumbo durante su desarrollo.
- Se observó un deterioro en el sector de Cañaveral bastante crítico a nivel de espacio público, manejo de índices de construcción y de ocupación de las nuevas construcciones, desapareciendo las zonas verdes y los árboles sin argumentos claros para sustentar dicha situación.
- Por otro lado, las vías de acceso y las vías internas del sector de Cañaveral no tienen la capacidad para soportar los altos flujos vehiculares que se presentan actualmente, obviando dentro de su diseño el espacio requerido para realizar ampliaciones futuras y el mejoramiento de la infraestructura, teniendo en cuenta la capacidad de tránsito proyectado para años venideros.
- Así mismo, se evidenció el incremento de lo que se ha denominado la fortificación del sector, en referencia a la aparición de nuevos condominios, o conjuntos cerrados de vivienda, los cuales buscan generar algunos beneficios para sus residentes, como el control de la inseguridad y la misma falta de espacios públicos en la zona que se presentan por otros factores como el de los cambios de uso de suelo. Dichos conjuntos han contribuido al aumento de los índices poblacionales de Cañaveral, así como a la fragmentación del espacio dentro de este importante sector del municipio de Floridablanca.
- De igual forma, se dio prioridad a la expansión de las zonas comerciales en detrimento del espacio público, evidenciado en la construcción de los tres centros comerciales

mencionados, los cuales generaron un gran impacto social, paisajístico y económico en la zona. El desarrollo desmedido del comercio, pasando por alto las normas establecidas respecto a los cambios de uso de suelo en el sector de Cañaveral, dieron paso a una transformación caótica de la zona estudiada.

- Finalmente, se debe recalcar que en la actualidad la importancia del ordenamiento del territorio debería enfocarse en la visión sustentable de este, donde los diferentes elementos que lo componen sean apoyados por instrumentos de gestión integrales que incluyan la participación de la población, de tal forma que no se afecte la calidad de vida de quienes lo habiten, y proyectando siempre a futuro con responsabilidad social.

REFERENCIAS

Banco Mundial. (2015). *Ciudades de Latinoamérica, entre las más competitivas del mundo*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/12/15/latin-american-cities-competitiveness>.

Contreras-Lovich, H. (2016). La representación social del espacio público para el diseño y la gestión de territorios sostenibles. Una propuesta teórica-práctica y metodológica para un urbanismo participativo. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 18-34.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (2016). *Información estratégica*. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion>

Di Gregorio, R. (2007). *Il territorio come organizzazione Il territorio come organizzazione - Istituto di Ricerca sulla Formazione*. Recuperado de http://www.formazioneintervento.it/amministrazione/rassegna_stampa/stampa_action.php?ACTION=visualizza_file&cod_allegato=126 PDF.

Eslava, C. (2011). *Cañaveral, su evolución en gráficas. Testigo del desarrollo*. Recuperado de <http://www.gentedecanaveral.com/2011/11/canaveral-su-evolucion-en-graficas/>

Eslava, C. (2015). *El 'Ayer' y el 'Hoy' de nuestro sector*. Recuperado de <http://www.gentedecanaveral.com/2015/09/el-ayer-y-el-hoy-de-nuestro-sector/>

Hernández, Y. (2010). El ordenamiento territorial y su construcción social en Colombia: un instrumento para el desarrollo sustentable. *Revista colombiana de geografía*, 19, 97-109

Palacios, A. (2015). Impacto socio-espacial de la implantación de centros comerciales en Bogotá D.C. *Perspectiva geográfica*, 20 (2), 319-338. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5626961.pdf>

Rodríguez, F., Lozada, I. (2012). *Caracterización del sector inmobiliario con actividad comercial y potencial desarrollos en los barrios: Centro Cabecera y Cañaveral del área metropolitana de Bucaramanga*. Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia.

Sánchez, D. (2012). Aproximaciones a los conflictos sociales y propuestas sostenibles de urbanismo y ordenación del territorio en México. *Revista de Estudios Sociales*, 42, 40-56.

Schnitter, P. (2003). Sert y Wiener en Colombia. La vivienda social en la aplicación del urbanismo moderno. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7 (146) Recuperado de [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(035\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(035).htm)>

Sert, J. (1942). *Can our cities survive An ABC of urban problems, their analysis, their solutions; based on the proposals formulated by the C.I.A.M., International. Internationaux d'architecture modern*. Cambridge: Harvard University Press.

Recibido: septiembre de 2016

Aprobado: octubre de 2016

LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES DENTRO DE LA ESFERA DE LOS GRANDES EVENTOS*

Carlos Humberto Gómez Arciniegas** - Universidad Santo Tomás, Colombia

DOI:

<http://dx.doi.org/10.15332/rev.m.v13i0.1997>



Pabellón de México en Expo Milán 2015
Fuente: Carlos Humberto Gómez Arciniegas, 2015.

* Artículo de reflexión.

** Arquitecto por la Universidad Santo Tomás Bucaramanga, Colombia; especialista en Planificación del Territorio para el Desarrollo por el Politécnico di Milano, Italia - Université de Paris I, Pantheon-Sorbonne, París, Francia; MSc. en Relaciones Internacionales y Estudios Estratégicos con énfasis en Políticas de Desarrollo de Lancaster University, Inglaterra, y Ph.D. en Planificación Urbana, Territorial y Ambiental - Politécnico di Milano, Italia. Docente investigador, líder de la línea de Investigación en Planificación y Gestión del Territorio adscrita al grupo de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Santo Tomás Bucaramanga. Correo electrónico: carlos.gomez@ustabuca.edu.co

RESUMEN

Los grandes eventos son iniciativas culturales, comerciales o deportivas de duración limitada y de alto perfil. A pesar de su vigencia, no son exclusivos de la era moderna, pues son un fenómeno muy antiguo: los primeros Juegos Olímpicos tuvieron lugar en 776 a.C. y el primer Jubileo Católico se celebró en 1300 d.C. Cada evento tiene un período de vida relativamente corto, pero las implicaciones relacionadas que conlleva pueden tener efectos que van más allá de sus días de actividad, tanto en la fase de preparación como en las consecuencias que acarrea a largo plazo. Sin ánimo de ser exhaustivo, el artículo busca informar al lector sobre la naturaleza de las exposiciones internacionales dentro de la esfera de los grandes eventos, los cuales ofrecen amplios canales para el desarrollo de eventuales investigaciones que se asumen más como una ocasión de recualificación y valorización urbana, que como un reto insuperable en la carrera de las ciudades por proyectarse y ser más competitivas. Por tanto, el artículo inicia con una aproximación a los grandes eventos y a sus diferentes connotaciones tipológicas para después concentrarse en las renombradas “Exposiciones Universales” y presentar los principales aspectos relacionados con su evolución en el tiempo, su actual estructura organizativa, los alcances que se imponen según su caracterización, el rol que juegan en los procesos de transformación de las ciudades que las acogen y, en modo sucinto, los retos que su planificación demanda antes y después de su materialización.

PALABRAS CLAVE

Exposiciones, grandes eventos, intervenciones, gestión, competitividad, universal, internacional.

THE UNIVERSAL EXPOSITIONS WITHIN THE SPHERE OF MAJOR EVENTS



*Entrada principal al recinto Expo Milano 2015. Al fondo, el pabellón de la ONU
Fuente: Carlos Humberto Gómez Arciniegas, 2015.*

ABSTRACT

Major events are cultural, commercial or sports initiatives of limited duration and high profile. Despite their validity, they are not exclusive to the modern era since they are a very old phenomenon: the first Olympic Games took place in 776 a. C. and the first Catholic Jubilee was celebrated in 1300 AD. Each event has a relatively short life span but the related implications that it entails may have effects that go beyond its days of activity, both in the preparation phase and in the long-term consequences. Without intending to be exhaustive, the article seeks to inform the reader about the nature of International Exhibitions within the sphere of major events, which offer wide channels for the development of possible investigations that should assume them more common an occasion of requalification and valorization urban that an insurmountable challenge in the race of cities to project themselves and be more competitive. Therefore, the article begins with an approach to the Major Events and their different typological connotations. After it, the paper goes on the renowned “Universal Exhibitions” and present the main aspects related to their evolution over time, their current organizational structure, the scope of they impose, according to their characterization, the role they play in the transformation processes of the cities that host them and, in a succinct way, the challenges that their planning demands before and after their materialization.

KEYWORDS

Expositions, major events, interventions, management, competitiveness, universal, international.

INTRODUCCIÓN

La ciudad es escenario de constantes cambios debido a múltiples factores, como la aplicación de diversos paradigmas de la modernidad que en muchas ocasiones contradicen sus raíces y su tradición urbana, pero que de una u otra forma buscan acomodo debido a las imposiciones de un mundo cada día más globalizado y competitivo. Actualmente, el desarrollo de la ciudad se sitúa entre dos bifurcaciones al parecer irreconciliables: el modelo globalizado, competitivo y productivo contra el modelo de desarrollo sostenible, basado en la participación ciudadana y en la realidad económica de cada contexto. Si bien estos patrones tienen ya varios años generando reflexiones y literatura a su alrededor, su influencia conjunta sobre la ciudad y el resultado que su confrontación refleja sobre el espacio urbano, es un tema que cobra cada día más vigencia, y que permite nuevas reflexiones y aportes en temas de planificación.

Lo cierto es que las ciudades, sean emergentes o ancestrales, tienden a crecer rápidamente y a enfrentar una serie de problemas físicos, sociales y económicos. En un esfuerzo por gestionar dicho crecimiento y aumentar su competitividad, las ciudades emergentes se enfrentan a desafíos, tales como la creación de empleo, una mejor distribución de los recursos y el mejoramiento de las condiciones de vida. Las ciudades ancestrales, por su parte, intentan seguir siendo competitivas, mejorar su entorno comercial, optimizar la calidad de vida de los residentes y superar los problemas que surgen de una infraestructura de transporte congestionada, del envejecimiento de la población o del deterioro de algunas áreas urbanas. Claramente ambas categorías comparten ciertas similitudes, problemáticas y retos, entre estos últimos, los relacionadas con la competitividad.

De hecho, durante los últimos decenios, la atención de los centros urbanos se ha centrado en iniciativas que puedan comportar importantes implicaciones a nivel regional o internacional, objeto de estudio de observadores y académicos que han intentado clasificarlas como “Grandes Eventos o Mega Eventos”. En otras palabras, actividades programadas de tiempo limitado, diversas por el tipo de suministros o servicios entregados, con una participación masiva de los usuarios finales y que en cualquier caso implican considerables inversiones y notables actuaciones sobre el tejido urbano de las ciudades que las albergan. Al respecto, existe un buen número de publicaciones que abordan esta temática y que tratan de delimitar la aplicabilidad del concepto de “Grandes Eventos”, comúnmente definidos como aquellos acontecimientos, programados o no, que tienen una duración limitada y nacen con un propósito específico.

Roche (2000) señala cuatro categorías principales para clasificarlos: mega eventos, eventos especiales, eventos distintivos (hallmark events) y eventos comunitarios. Por su parte, Romagnoli (2014) los clasifica como mega eventos, eventos distintivos, eventos mayores y eventos menores. En cualquier caso, estas clasificaciones están correlacionadas directamente con la tipología de actividad que acogen: deportes, diversión, arte, cultura, eventos comerciales, promocionales y de marketing, reuniones, convenciones, exposiciones, ferias, recaudación de fondos, eventos gubernamentales, mixtos, e inclusive, eventos familiares como bodas, cumpleaños o graduaciones. A estos aspectos se suman otros que también pueden coadyuvar a establecer otro nivel de clasificación y que permiten catalogar los principales eventos, más allá de su naturaleza y contenido: la escala dimensional, las consecuencias económicas que generan, las características de las actividades de servicio inducidas, las estructuras y los actores involucrados, el objetivo de referencia e inclusive el papel de los medios de comunicación.

Sin ánimo de ser exhaustivo, el presente artículo se aproxima a los grandes eventos y a sus diferentes connotaciones tipológicas, urbanas y socio-económicas, para después concentrarse en las renombradas “Exposiciones Universales” y presentar los principales aspectos relacionados con su evolución en el tiempo, su actual estructura organizativa, los alcances que se imponen según su caracterización y el rol que juegan en los procesos de transformación de las ciudades que las acogen. En su parte final, el trabajo aborda en modo sucinto los aspectos relativos a los compromisos que una municipalidad, una región e inclusive un país asumen al aceptar el reto de albergar una Exposición Universal. De la misma forma, se dejan abiertas las puertas para futuras reflexiones e investigaciones sobre este tema, el cual refuerza cada día más su vigencia en la esfera de la competitividad de las ciudades.

LOS GRANDES EVENTOS Y SUS PRINCIPALES CONNOTACIONES

Getz (2005) define un gran evento como un hecho especial, una oportunidad que se convierte en una experiencia de diversión o placer, social o cultural, fuera de las experiencias normales y cotidianas. Así bien, emite una clasificación que incluye celebraciones, eventos artísticos y de entretenimiento, eventos de negocios y comerciales, competiciones deportivas, eventos educativos y científicos, eventos recreativos, eventos políticos o civiles, eventos privados, entre los más destacados. Desde el punto de vista de Goldblatt (2005), un evento especial es aquel que se reconoce como un momento único en el tiempo, una ceremonia o ritual que satisface necesidades o exigencias específicas; todo aquello que es diferente de un día normal de la vida. Finalmente, Romagnoli (2014) establece qué eventos pueden ser clasificados de acuerdo con diferentes aspectos: la dimensión, tipología, cadencia y duración, zonas de influencia.

Las anteriores consideraciones solo reflejan el parecer de tres autores que se han especializado en el tema, pero lo cierto es que actualmente la copiosa producción literaria permite que cada estudioso pueda elaborar su propia clasificación. Romagnoli (2014) en un intento de amalgamarlas, asume dos parámetros principales de clasificación: dimensión y tipología, ambas estrechamente ligadas. Por tanto, los eventos, aparte de su dimensión se caracterizan generalmente por involucrar los siguientes argumentos tipológicos: deportes, entretenimiento, arte, cultura, religión, negocios, promoción, mercadeo, reuniones, convenciones, exposiciones, ferias, eventos familiares (bodas, cumpleaños, graduaciones), causas comunes y recaudación de fondos, gubernamentales, eventos mixtos, entre otros.

Actualmente, la forma más común de clasificar un gran evento es por su tamaño y la actividad que envuelve. Así bien, la mayoría de los autores establecen cuatro grandes categorías que han sido ordenadas en la tabla I, en la cual se incluyen algunos ejemplos.

LOS GRANDES EVENTOS COMO ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

Las ciudades buscan estrategias para atraer inversionistas y de esta forma elevar el flujo de capital en su beneficio. Por tanto, políticos y planificadores esbozan planes de desarrollo que prevén la identificación de canales para entrar a competir en un mercado financiero cada día más globalizado. En esta serie de estrategias entra el turismo, pensado como actividad bandera para atraer visitantes y, por tanto, más recursos. Sin embargo, existe una serie de condicionantes ligados principalmente a la magnitud de las ciudades y a su capacidad de ofrecer bienes y servicios. En primer lugar, se posicionan las ciudades

Tabla 1. *Categorización de los grandes eventos*
 Fuente: Elaboración del autor, 2016.

Nombre	Dimensión y alcance	Tipologías y referentes	Características distintivas
Mega-eventos	Eventos de mayor envergadura que pueden involucrar una o más ciudades. Existe un compromiso estatal, regional o municipal. Por lo general, tienen un objetivo internacional.	Mayormente deporte, cultura, ciencia y religión. Ejemplos: Los Juegos Olímpicos La Copa Mundial de la FIFA El Jubileo.	Producen un aumento del turismo. Gran cobertura mediática. Tienen un fuerte impacto económico e implican intervenciones urbanas significativas, como planes de renovación en áreas específicas de la ciudad. Obras arquitectónicas de considerable dimensión y capacidad. Adecuaciones de la infraestructura. Aumento de la capacidad de acogida (oferta) del sector terciario. Difícil cuantificación del costo exacto del evento, dada la presencia de tantas partes interesadas, por lo general gubernativas. Sectores involucrados: público (gubernamentales) y privado.
Eventos Hallmark o de sello distintivo	Eventos recurrentes vinculados a una localidad anfitriona específica. Su objetivo es promover, tanto el evento como las características intrínsecas de la localidad anfitriona.	Cultura, diversión, fiestas regionales Ejemplos: Carnaval de Río (Brasil), Palio di Siena (Italia), Festival de Jazz de Umbria (Italia), Carnaval de Venecia (Italia), el Festival de San Remo (Italia).	Aumentan el atractivo de destinos turísticos específicos. Su principal sello distintivo es que el evento y las ciudades anfitrionas se fusionan en un solo ente para la ocasión. Se crea un gran sentido de pertenencia en la ciudad. Estos eventos tienen un radio de captación nacional e internacional y atraen la atención de los medios.
Eventos principales	Eventos de gran importancia. Atraen un interés local significativo, la cobertura de los medios y una gran cantidad de participantes. Son menos conocidos a nivel mundial que los Eventos Hallmark.	Diversos campeonatos deportivos y artísticos. Ej. Campeonato Internacional de Tenis en Roma (Italia), Festival de Música de Cartagena (Colombia), Festival Iberoamericano de Teatro (Bogotá), Capital Europea de la Cultura.	El evento se clasifica como "importante", si cumple con 3 condiciones necesarias: 1. Debe haber una competencia (entre equipos o individuos organizadores) a nivel internacional. 2. Debe ser capaz de atraer un interés significativo del público, tanto a nivel nacional como internacional, a través de la participación directa y los medios de comunicación. 3. Debe ser de relevancia internacional para el tema involucrado (deporte, cultura, etc.) y programarse en el calendario.
Eventos menores	Son acontecimientos menores, y por lo general son eventos locales o de "comunidad". Principalmente atraen público local o regional.	Pueden ser eventos culturales, musicales o deportivos. Por ejemplo, Festival Latinoamericano en Milán (Italia). Rock al Parque en Bogotá (Colombia).	Se realizan sustancialmente por su valor social y de entretenimiento. Pueden producir beneficios, tales como el fortalecimiento del sentido de pertenencia y el orgullo de una comunidad; a menudo los festivales locales se convierten en pequeños eventos de Hallmark para las ciudades y los países que los acogen. También pueden ayudar a la comunidad a entrar en contacto con nuevas ideas, culturas y experiencias.

globales, o sea aquellas que se caracterizan por ser grandes nodos donde convergen los más importantes flujos de capital globalizado, como por ejemplo Londres, París, Nueva York, Hong Kong, Tokio y contadas más. Seguidamente, en otro peldaño, se ubican las ciudades capitales de los países más ricos, como algunos de los miembros de la Unión Europea y una que otra gran ciudad, no capital, que se mueve en estas altas esferas de productividad económica, como Barcelona, Milán o Hamburgo. Detrás de estas se ubican sobre la fila ciudades menores que anhelan y tratan de competir con los grandes económicos financieros, previamente mencionados, embarcándose en una serie de iniciativas para proyectarse a nivel global, salir del anonimato y atraer turistas o emprendedores, valiéndose sobre todo de eventos deportivos y culturales, como ejemplo más fácil de mencionar. Es así que es normal que los medios de comunicación hablen de capitales de la cultura, ciudades sede de juegos olímpicos, paraolímpicos e invernales, mecas del fútbol y en este caso, ciudades anfitrionas de las exposiciones universales.

La dimensión económica de los grandes eventos

Aparecen entonces preguntas que aparentemente son descontadas, pero que conducen a tratar de sintetizar en pocas palabras las razones por las cuales las ciudades entran en este afán de competencia y lo que esperan ganar. Sin duda, la apuesta por los grandes eventos es el impulso económico que se puede obtener debido a la atracción de capitales que se origina desde el momento en que se oficializa su rol como anfitriona de un gran evento. Es claro que se activa y se fomenta una actividad económica que se justifica desde dos esferas: la inversión externa y el flujo de capital, de los cuales se benefician tanto actores públicos y privados como las empresas constructoras, las administraciones públicas y el sector terciario. Según Gaja i Díaz (2008) se supone que los grandes eventos (competiciones y campeonatos deportivos, exposiciones y actos lúdico-culturales) actúan como motores del desarrollo económico, principalmente en el sector turístico, contribuyendo a crear y difundir “imagen urbana” (*marketing urbano*), e incluso a mejorar la competitividad de las ciudades, aunque considera esta última hipótesis con las probabilidades más débiles. En cualquier caso, los grandes eventos vienen ligados casi indefectiblemente a grandes proyectos de arquitectura e intervenciones urbanas, escenarios sobre los cuales se impulsa la llamada “New Economy”, o sea la economía de los intangibles, en el campo de la cultura, el ocio, el turismo y la comunicación. En su defensa, finalmente, se esgrime entre las bondades de los grandes eventos, su capacidad sinérgica y catalizadora de procesos económicos y sociales más amplios que obligan a identificar estrategias y atribuir compromisos, en primer lugar, aquellos de índole financiero. Gaja i Díaz también infiere, que más allá de los onerosos aspectos que acompañan los grandes eventos existe una premisa que sirve de garantía para su éxito: “todo lo que divierte atrae público”, por lo que los grandes eventos se gestan con un ADN común a todos y que los caracteriza por ser centros de atracción hacia el consumo masivo. Sin embargo, esta carrera por una ambiciosa posición económica ha demostrado a través de los resultados de numerosas experiencias internacionales que muchos de estos proyectos pueden resultar antes, o después, de su cristalización en obras paquidérmicas, sin un sentido prospectivo e inclusive de poco interés para el sistema mediático global.

A simple vista, una mirada retrospectiva de los principales eventos de talla mundial deja en claro que el ideal de cualquier ciudad por albergar un gran evento implica la construcción de un considerable número de proyectos o infraestructura, que a su vez se revierte en un alto riesgo para las administraciones públicas, e inclusive para el sector privado, actores que suelen asumir en gran parte los costes de su realización, con el fin de obtener un importante flujo de beneficios. En otras palabras, asumir el reto de un grande evento implica para una ciudad fuertes inversiones que deben tenerse siempre en cuenta, antes y después, sin descuidarlas por la embriaguez que produce el ideal de ganarse la adjudicación como

eventual anfitriona. Por tanto, planificación y gestión se ponen sobre la mesa para actuar de forma acertada y lógica, en el tiempo y en el espacio, pues de lo contrario un gran evento puede convertirse en un fracaso y la mejor manera de perder una ocasión para hacer de este un instrumento de transformación estructural.

La élite de los grandes eventos

Con base en lo anteriormente expuesto, es evidente el gran compromiso financiero adquirido por la ciudad que acepta asumir un gran evento, el cual implica inversiones a riesgo que exigen una amplia visión prospectiva para evitar catástrofes económicas. No es tarea de este artículo profundizar en estos aspectos, pues el tema de la viabilidad económica de un gran evento es un tópico idóneo para investigaciones exhaustivas. La intención es dejar en claro que una ciudad debe contar con una serie de atributos para asumir el reto de convertirse en anfitriona de grandes eventos. Esto explica porque hasta el momento el historial de eventos como los juegos olímpicos, las exposiciones universales e inclusive los mundiales de futbol, entre otros, lo conforma en su mayor parte un listado de países europeos y en particular determinadas ciudades del hemisferio norte que hacen parte de una élite anfitriona. Sin duda Londres y París están a la vanguardia, seguidas por ciudades como Milán (Italia), Barcelona (España) o Bruselas (Bélgica).

De hecho, un breve repaso tomando como referencia la celebración de grandes eventos deportivos de carácter internacional muestra la escasa participación de América Latina. México logró ser organizador de los Juegos Olímpicos del año 1968, y solo hasta en el siglo XXI, Brasil, en particular Río de Janeiro, entra a hacer parte de estas contadas excepciones, pues esta ciudad aparte de ser una de las urbes más pobladas del planeta y reflejo de las características que definen en gran medida a las ciudades latinoamericanas; ha apostado por grandes eventos que propicien no solo una renovación física de la ciudad, sino también de su imagen ante el resto del mundo. Río ha sido en numerosas ocasiones sede de eventos multitudinarios, el más reciente y de mayor relevancia fue la celebración de los Juegos Panamericanos en 2007, a ello se le unen la realización de la Copa Mundial de Fútbol de la FIFA en 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016. Así bien, esta ciudad latinoamericana entró en el “olimpio” de los grandes eventos al asumir y cumplir con los retos establecidos por las diferentes entidades organizadoras, en una apuesta por renovarse, no solo desde el punto de vista físico, sino tratando también de traer beneficios para la población. Ahora bien, es claro que el deporte lleva un estandarte de privilegio en cuestión de los grandes eventos y esto en parte justifica el riesgo asumido por Río de Janeiro y en menor grado por ciudades como Santiago de Chile, Montevideo o Buenos Aires. Situación contraria es el caso de los eventos culturales como lo son las Exposiciones Universales, hasta el momento asumidas por ciudades ubicadas en países del hemisferio norte del planeta como Canadá, Estados Unidos, España, Italia, Japón y China, entre otros, excepto por el caso de Puerto Príncipe (Haití) que en 1954 alojó una exposición universal. En consecuencia, la directriz de este artículo reencamina su interés hacia las exigencias de las Exposiciones Universales y se aproxima a las implicaciones que eventos de esta magnitud exigen, acudiendo además a algunos estudios de caso para finalizar con la última exposición universal realizada en Milán (Italia), en 2015.

LAS IMPLICACIONES DE UNA EXPOSICIÓN UNIVERSAL

Se entiende por Exposición Universal un evento de gran envergadura y como su nombre lo indica es el título genérico dado a varias exposiciones de renombre celebradas por todo el mundo desde la segunda mitad del siglo XIX. Benévolo (1996) como muchos históricos

de la arquitectura y el urbanismo, hacen referencia a la primera exposición universal de la historia y cuya anfitriona fue la ciudad de Londres, en 1851. Cabe anotar además que el actual nombre de estos eventos es un sucedáneo del apelativo británico de Gran Exhibición (de su nombre en inglés “Great Exhibition of the Works of Industry of all Nations”), pero que en cualquier caso marca el punto de partida para una serie de exposiciones sucesivas que irán a influenciar diferentes aspectos de la sociedad, entre ellos el arte, la educación, el comercio e inclusive las relaciones internacionales de muchos países. En efecto, se inicia una temporada de manifestaciones que velaban por presentarse como un espacio de enseñanza al público, en el cual se hace un inventario de los medios que disponía el hombre para satisfacer en ese entonces las necesidades de la sociedad industrial, por lo que se hacía énfasis en destacar los grandes avances de la actividad humana en términos de invenciones tecnológicas y expresiones del arte, ambas en contextos de la época junto a sus perspectivas futuras. De acuerdo con Auerbach (1999), las Exposiciones Universales suman a dicha connotación científica un fuerte vínculo político, ya que contribuyen fuertemente a la comunicación social de los logros imperialistas, dado que incorporan como curiosidades elementos etnográficos propios de las culturas dominadas por parte de las grandes potencias de esa época, como Inglaterra, Francia y Bélgica.

Los actores de las exposiciones universales

Es normal preguntarse por los actores que están detrás de la organización de las exposiciones internacionales. Así como para el fútbol es la Federación Internacional de Fútbol Asociación (FIFA) o para las Olimpiadas es el Comité Olímpico Internacional (COI), las exposiciones universales oficialmente estructuradas están a cargo de la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE), ente que se ocupa oficialmente de nombrar las ciudades organizadoras de este tipo de eventos. Este último es conocido por las siglas de su nombre en francés “Bureau International des Expositivos” (BIE) y fue creado en París en 1928, gracias a un acuerdo derivado de la Convención de Exposiciones Internacionales como respuesta ordenadora a un sinnúmero de exposiciones que aparecieron por iniciativa de cada país a raíz del éxito de las primeras muestras en Londres y París. Por tanto, en 1928 se firma dicho acuerdo y se establece que las oficinas generales se radiquen en la capital francesa.

Naturalmente, el rol del BIE es fundamental para el éxito del evento, pero también es más que decisivo el número de participantes a la exposición, constituidos por, una parte, los expositores de las nacionales oficialmente representadas, y por otra, los visitantes. De acuerdo con los últimos criterios del BIE (2016), en términos de organización de los países representados, estos son agrupados en secciones que alojan los pabellones dedicados a cada país, otras que agrupan los organismos internacionales, así como los pabellones compartidos, que integran a diferentes naciones con un presupuesto más limitado para optar por un pabellón independiente. También tienen cabida en la muestra los expositores nacionales de países no representados oficialmente y aquellos que obtienen una autorización según los reglamentos de la exposición, para llevar a cabo otra actividad comercial, o sea, los denominados como “concesionarios”.

El rol de la Oficina Internacional de Exposiciones

EL BIE (2016) suministra en su página web oficial detalles sobre el proceso histórico de su creación y demás disposiciones institucionales, pero estas se pueden resumir de la siguiente manera: actualmente están registrados 169 países como miembros del BIE. Cada Estado miembro está representado por un máximo de 3 delegados designados por sus gobiernos nacionales. Participan en el proceso de toma de decisiones del BIE a través de

la Asamblea General y de 4 Comités. Existe además la Secretaría del BIE, bajo la autoridad del Secretario General, la cual se ocupa de la gestión del BIE.

Figura 1. Estructura organizativa del BIE
Fuente: Elaboración del autor, 2016.



Asamblea General

Órgano de toma de decisiones y entidad representativa de la organización. Cada Estado miembro de la BIE tiene un voto y las deliberaciones son válidas solo cuando dos tercios de los países con derecho a voto están presentes. La Asamblea General se lleva a cabo dos veces al año y está presidida por un Presidente, que es elegido por votación secreta por un período de dos años entre los delegados de los Estados miembros.

Las principales funciones de la Asamblea General son:

- Elegir a los anfitriones de las futuras Exposiciones, popularmente conocidas como “Expo”.
- Discutir, adoptar y publicar regulaciones sobre el proceso de la organización de las Expo.
- Aprobar el presupuesto de la Oficina, la estrategia de comunicación y los estatutos internos.
- Elegir a los miembros de cada Comité y elegir a su Presidente.
- Designar al Secretario General del BIE.
- Enmendar la Convención de 1928 cuando sea necesario.

Los 4 comités

Se reúnen dos veces y trabajan sobre los siguientes tópicos relacionados con las actividades del BIE e informan a la Asamblea General:

- Ejecutivo
- Reglamentación
- Administración y presupuesto
- Información y comunicación

Todas las propuestas de los Comités se someten a la aprobación de la Asamblea General. El presidente de cada Comité es elegido por un período de dos años entre los delegados de los Estados miembros. Los presidentes de los comités también son los vicepresidentes de la Asamblea General de BIE.

La Secretaría

La Secretaría está encabezada por el Secretario General, designado por la Asamblea General. Esta sección administra la organización del ente y entre sus principales se destacan:

- Proporcionar conocimientos y apoyo técnico a los Estados miembros.
- Asesorar y garantizar la coordinación con los organizadores y candidatos a cada Expo.
- Preparar el trabajo de los comités y organizar las reuniones del comité y la Asamblea General
- Implementar las decisiones de la Asamblea General.
- El Secretario General es el representante legal del BIE y es responsable de asistir a las actividades actuales del BIE, de acuerdo con las instrucciones de la Asamblea General y los Comités.

LA DIFERENCIA ENTRE LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES Y LAS EXPOSICIONES INTERNACIONALES

Es normal que exista cierta confusión entre las actuales denominaciones de las exposiciones en las cuales participan diferentes países, debido a que los medios de comunicación promocionan un buen número de eventos con carácter internacional y con notable frecuencia. A pesar de esto las exposiciones aprobadas por el BIE se consideran como “registradas”, o sea, legalmente reconocidas o aprobadas y supervisadas por este ente. Dependiendo de su carácter, envergadura y periodicidad se denominan “Universales” e “Internacionales”. Las Exposiciones Universales, para fines de promoción e información, tienen una duración reconocida mínima de seis semanas y máxima de seis meses. Por su parte, las Exposiciones Internacionales, también para fines de promoción e información, se proyectan con una duración que puede oscilar entre tres semanas y tres meses. Esto no quiere decir que la iniciativa de cada país o ciudad para organizar ferias y exposiciones similares estén obligatoriamente sometidas al patronazgo del BIE. En consecuencia, el presente artículo solo se aproxima a las Expo aprobadas por el BIE u organizadas por Estados miembros antes de la firma del Acuerdo de 1928.

Las exposiciones universales

Como se indicó anteriormente, la primera exposición con carácter universal o internacional, en el sentido moderno del término establecido por el BIE, tuvo lugar en Londres, durante 1851, gracias a que en ese entonces Inglaterra se constituía como la potencia industrial más importante del mundo con un vasto imperio que se expandía en un buen número de colonias que contribuían a su vez a la prosperidad económica de la época victoriana. Registros históricos que llegan hasta la actualidad califican el éxito de la Expo 1851 de Londres como abrumador. Según datos históricos cada nación fue invitada a contribuir con esta exposición, la cual pretendía inventariar todas las ramas de la actividad humana. Desde entonces y después de la puesta en marcha de la BIE, en 1931, el ente registra el siguiente listado de las Expo que han tenido lugar en el planeta:

Tabla 2. Listado oficial del BIE relativo a las Exposiciones Universales realizadas hasta el momento
Fuente: Elaboración del autor con base en información del BIE, 2016.

1851 Londres (Reino Unido)	1900 París (Francia)	1939 Nueva York (EE.UU.)
1855 París (Francia)	1904 San Luis (EE.UU.)	1949 Port-au-Prince (Haití)
1862 Londres (Reino Unido)	1905 Lieja (Bélgica)	1958 Bruselas (Bélgica)
1867 París (Francia)	1906 Milán (Italia)	1962 Seattle (EE.UU.)
1873 Viena (Austria)	1910 Bruselas (Bélgica)	1967 Montreal (Canadá)
1876 Filadelfia (EE.UU.)	1911 Turín (Italia)	1970 Osaka (Japón)
1878 París (Francia)	1913 Gante (Bélgica)	1992 Sevilla (España)
1880 Melbourne (Australia)	1915 San Francisco (EE.UU.)	2000 Hannover (Alemania)
1888 Barcelona (España)	1929 Barcelona (España)	2010 Shanghái (China)
1889 París (Francia)	1933 Chicago (EE.UU.)	2015 Milán (Italia)
1893 Chicago (EE.UU.)	1935 Bruselas (Bélgica)	
1897 Bruselas (Bélgica)	1937 París (Francia)	

Así bien, se inicia una prolongada temporada de exposiciones desde la famosa Exposición Universal de Londres, celebrada el 1 de mayo de 1851 y reconocida como la Primera Exposición Universal de la Historia. El objetivo de sus promotores, entre ellos el principal, el príncipe Alberto, esposo de la Reina Victoria, era mostrar el progreso de la creciente industria humana y de su ilimitada imaginación a través de maquinaria, productos manufacturados, esculturas, materias primas, entre otros. Su escenario fue el famoso Crystal Palace, emplazado en Hyde Park, uno de los nueve parques reales de la ciudad (figura 2). López (2014) evoca este hecho arquitectónico y lo define como “una auténtica síntesis arquitectónica de la Revolución Industrial”, gracias a la utilización de hierro y vidrio a gran escala, con claros criterios de composición modular que dan como resultado en su conjunto al paradigma del gigantismo arquitectónico que proliferará en lo sucesivo.

Más adelante, la Exposición Universal de 1889 se realiza en París (Francia). En este caso el símbolo del evento no lo asume ningún pabellón, sino el más notable monumento construido para la ocasión, la Torre Eiffel. A diferencia del Palacio de Cristal, erigido por Joseph Paxton y consumido totalmente por un incendio en 1936, la torre del ingeniero Gustavo Eiffel llega hasta nuestros días. Posteriormente, cada país, especialmente las potencias europeas de esa época, se esmeraron por utilizar el evento para darse a conocer al mundo por su capacidad organizativa y por sus adelantos científicos y artísticos, conjugados a su vez como herramienta de propaganda política; situación que claramente se denota en el listado por las exposiciones organizadas por París en 1855, 1867 y 1878. Sin embargo, la diferencia que los franceses pretendían marcar con la Expo de 1889 yacía en el interés de celebrar los 100 años de la toma de la Bastilla y la proclamación de los principios de libertad, igualdad y fraternidad, que sirvieron de inspiración para la independencia de muchas naciones en el planeta. Desde entonces, las Exposiciones Universales siguen apareciendo con relativa periodicidad hasta la de Osaka en Japón, 1970. El BIE (2016) registra las sucesivas hasta 1992 en Sevilla (España). Debido a las altas exigencias económicas que exigían un evento de tal magnitud y que en ese momento ningún país quiso asumir, esto no impidió que se organizaran otras exposiciones de menor envergadura en ese lapso de tiempo. Entran aquí en juego las Exposiciones Internacionales que se tratarán más adelante. Es importante aclarar que el BIE estableció en 1996 que desde ese año las Exposiciones Universales se llevaran a cabo cada lustro y con una duración de 6 meses, siempre y cuando se presenten candidaturas o se apruebe alguna de estas. Esta directriz corresponde a la magnitud del evento y a sus exigencias desde el BIE y los compromisos que debe adquirir cada ciudad.



Figura 2. El Palacio de Cristal de Joseph Paxton, construido para la Exposición Universal de Londres en 1851
Fuente: recuperado de <https://aehistory.wordpress.com>



Por tanto, en el 2000 el reto fue aceptado para Hannover (Alemania); desafío que fue solo asumido hasta 2010 por Shanghái (China) y, finalmente, por Milán (Italia) en 2015. Para 2020 la sede ha sido ya asignada a Dubái (Emiratos **Árabes**).

Las exposiciones internacionales

Según lo expuesto precedentemente, la denominación oficial en el reglamento del BIE también reconoce las exposiciones internacionales como eventos que pueden tener lugar entre dos exposiciones universales y que tienen una duración de tres meses. En ocasión de este evento los participantes también son diferentes países, organizaciones internacionales, organizaciones no gubernamentales y varias empresas, aunque el tamaño del lote destinado a la exposición se limita a 25 hectáreas y los organizadores deben encargarse de supervisar la personalización de cada pabellón, debido a que la temática de las Exposiciones Internacionales es aún más específica y especializada, que la de las Exposiciones Universales, al menos en lo que se refleja en dimensiones, en la misma arquitectura de cada pabellón, los eventos que se promocionen, así como la participación y los modos de cooperación, entre otros aspectos. Esto no significa que las Exposiciones Universales ignoren una temática específica, aunque existen más matices sobre las posibilidades que cada país tiene para acogerse al tema establecido por el BIE. Un ejemplo puede ser la Exposición Internacional de Zaragoza (España) 2008, evento en el que el tema fue “el agua”, mientras que para la Exposición Universal de Milán (2015) el tema asignado fue “Nutrir el planeta. Energía para la vida”. Según el BIE, la primera Exposición Internacional fue organizada en Estocolmo en 1936, y la más reciente en Yeosu (Corea), durante 2012 (tabla 3).

Tabla 3. Listado oficial del BIE de las Exposiciones Internacionales realizadas hasta el momento
Fuente: Elaboración del autor con base en información del BIE, 2016.

1936 Estocolmo (Suecia)	1956 Beit Dagan (Israel)	1985 Plovdiv (Bulgaria)
1938 Helsinki (Finlandia)	1957 Berlín (Alemania)	1986 Vancouver (Canadá)
1939 Lieja (Bélgica)	1961 Turín (Italia)	1988 Brisbane (Australia)
1947 París (Francia)	1965 Múnich (Alemania)	1991 Plovdiv (Bulgaria)
1949 Estocolmo (Suecia)	1968 San Antonio (EE.UU.)	1992 Génova (Italia)
1949 Lyon (Francia)	1971 Budapest (Hungria)	1993 Taejon (Corea)
1951 Lille (Francia)	1974 Spokane (EE.UU.)	1998 Lisboa (Portugal)
1953 Jerusalén (Israel)	1975 Okinawa (Japón)	2005 Aichi (Japón)
1953 Roma (Italia)	1981 Plovdiv (Bulgaria)	2008 Zaragoza (España)
1954 Nápoles (Italia)	1982 Knoxville (EE.UU.)	2012 Yeosu (Corea)
1955 Turín (Italia)	1984 Nueva Orleans (EE.UU.)	
1955 Helsingborg (Suecia)	1985 Tsukuba (Japón)	

Los compromisos que imponen una Exposición Universal

Los compromisos adquiridos por una ciudad para alojar una Exposición Universal o Internacional inician desde el momento en que nace la idea de postularse ante el BIE como posible sede. Desde ya se tienen en cuenta los atributos urbanos de la ciudad candidata, sus potenciales turísticos y la capacidad de acogida para un evento de tal magnitud. Inicia entonces el proceso de conformación del equipo municipal que trabajará para materializar el plan maestro para la ciudad, así como el proyecto urbano y arquitectónico del sitio. En cuanto a este último, la primera dificultad para proyectar el lugar de la exposición es la consecución de los terrenos idóneos para tal fin, partiendo de las exigencias de área que

impone el BIE. Sería muy ambicioso describir los procesos relativos a este aspecto, sobre todo por el gran número de exposiciones que se han realizado hasta el momento, pues cada Expo es un mundo en sí misma, con particularidades urbanas y arquitectónicas propias de cada una, ambas sujetas al proyecto piloto diseñado por el equipo de profesionales que elige la administración municipal y los cuales proyectarán el área del recinto y seguirán su construcción antes, durante y después del evento.

Una vez definidos los participantes, el proyecto arquitectónico se implantará en un lote previamente proporcionado por los organizadores, bajo ciertos criterios de planificación y gestión concordados con la administración pública y el sector privado, pero que en ningún momento se alejen de las directrices del BIE. Como ejemplo se puede presentar la situación que afrontó Barcelona para su Exposición de 1929. Roche (2000) indica que la primera dificultad para iniciar el proyecto de la Expo fue la consecución de un terreno con las dimensiones que exigían los veedores internacionales, o sea, un área de 110 ha. El problema surgió a raíz de que el ayuntamiento de Barcelona solo poseía, hasta 1914, 26.000 m². Por ende, la administración pública tuvo que acudir a medidas drásticas, como acciones contra el bien privado, conforme a una ley ya emanada en 1879 que preveía la expropiación de terrenos con fines públicos.

Más allá del anterior ejemplo, rigen siempre los mismos factores en materia de urbanismo y arquitectura para la ciudad anfitriona y que parten de la selección de un lote, servido con la adecuada infraestructura básica de servicios: redes viales (vehiculares, peatonales y férreas) donde se disponga de aeropuertos, acueducto, alcantarillado, energía, gas, etc. Asimismo, se debe mantener en lo posible la propuesta del diseño original y por tanto garantizar los terrenos donde se construirán los pabellones que representaran a cada país inscrito y demás equipamientos necesarios para la Expo (restaurantes, cafeterías, servicios públicos, puestos de control e información, redes de movilidad vehicular y peatonal, plazas, plazoletas, senderos, zonas verdes, fuentes y canales, red de seguridad, primeros auxilios, instalaciones eléctricas, hidráulicas y sanitarias (figuras 3 y 4).



Figura 3. Proyecto de Exposición Internacional Expo Zaragoza 2008. Se observan claramente las intervenciones urbanas realizadas para adecuar el recodo del río Tajo a las exigencias del proyecto
Fuente: Recuperado de <http://www.expozaragozaempresarial.com>

Arquitectos, urbanistas, publicistas, planificadores, economistas, ingenieros y un sin fin de profesionales entran en este proceso. En términos de selección del lote, las experiencias son interminables, pero por lo general la ciudad opta por terrenos de fácil acceso a los visitantes, ya sea en una zona periférica de la ciudad como el caso de Expo Milano 2015 (figura 5) o, inclusive, en un área intraurbana como sucedió en Expo Zaragoza 2008 (figura 6).

A esto se agrega el reto de la carga económica que la ciudad sede debe afrontar y el reto que significa conseguir rubros estatales y otros provenientes de patrocinadores privados. Existen experiencias emblemáticas en materia de urbanismo que, si bien no son objeto de estudio de este trabajo, merecen la pena mencionarse, pues dan una idea contextual del tipo de políticas que se han emprendido al afrontar el reto de ser la sede de una Exposición Universal. Una de las más novedosas y que ha generado mayor literatura es la de los “presupuestos participativos”, política que se basa en que la ciudadanía pueda decidir cómo se invertirán ciertas partidas de los recursos presupuestarios municipales, según lo que se perciba como más prioritario o importante.

Una aproximación a este aspecto de amplio espectro parte del simple hecho de que las ciudades que deciden asumir el reto de ser anfitrionas de una Exposición Universal o Internacional deben emprender importantes esfuerzos por mejorar, no solo sus condiciones físicas, sino también por reforzar el papel de los gobiernos locales y de la ciudadanía como entes corresponsables de la toma de decisiones en la gestión urbana.

Los retos van desde la recualificación del paisaje urbano hasta obras de gran envergadura en su infraestructura de transportes, equipamientos comunitarios y una verificación de la capacidad de acogida del sector terciario. Por su parte, la Exposición exige a la ciudad contar con un área especial para que pueda albergar el evento según su tipología, aunque este espacio cuente con delimitaciones específicas impartidas por el BIE en cuanto a tamaño del sitio y la capacidad del sitio para que los participantes puedan construir sus propios pabellones (tabla 4). A pesar de esto, las Exposiciones Universales, como otros grandes eventos han generado fuertes críticas desde un punto de vista urbanístico, al parecer, según Gaja i Díaz (2008), relacionadas con inconsistencias en la distribución de las rentas o incapacidad en introducir elementos de equidad urbana, o sea, no mejoran el acceso a los espacios y equipamientos urbanos, ya que por el contrario, se desarrollan por lo general en espacios cerrados y de acceso restringido por el pago de un billete con valor preestablecido, situaciones que llevan a catalogarlos como “elitistas”.

CONCLUSIONES

Sin duda, el tema de las exposiciones universales merece una cobertura más amplia que va más allá de las intenciones y alcances de este artículo. Lo cierto es que una vez que una ciudad apuesta por un evento, se activan una serie de procesos de orden social, político y económico que pueden discrepar o ir relativamente de acuerdo con la planificación urbana existente hasta ese momento. En caso de ser aprobada la candidatura, es natural que se requiera un considerable número de actuaciones urbanísticas, pues la ciudad se enfrenta al reto de alojar un gran evento, y así tener la tranquilidad de contar con operaciones pensadas o planificadas con demasiada antelación.

En efecto, la historia de los grandes eventos y en particular de las Exposiciones Universales o Internacionales registra cómo las ciudades sede han asumido el reto en buena parte como oportunidades que surgen y se “aprovechan”. Si se amplía el marco de consideración crítica de los aspectos económicos, políticos y sociales, es evidente que las críticas a los grandes eventos se centran en definirlos como simples espectáculos que se difunden mediáticamente, se revisten de áurea de glamour y de opulencia y obedecen a fuertes intereses creados y mediados por entes como el BIE. Si fuese así, lejos quedarían los ideales por hacer de cada ciudad un escenario más competitivo y atractivo para el turismo, así como el hecho de la transferencia del conocimiento en beneficio de la población mundial.

Tabla 4. Secuencia de las transformaciones espaciales en el área que alojó Expo Milano 2015

Fuente: Elaboración del autor. Información histórica recuperada de Google Earth, 2016.



2001

El área que alojaría Expo Milano 2015 estaba ocupada por plantas de producción industrial. Más tarde fue utilizada para fines agrícolas, por lo que aparecen centros de logística y servicios complementarios. El 90% del área pertenece al municipio de Milán y el 10% restante al de Rho. En 2005 se inauguraría el adyacente centro de exposiciones de la Feria de Milán.



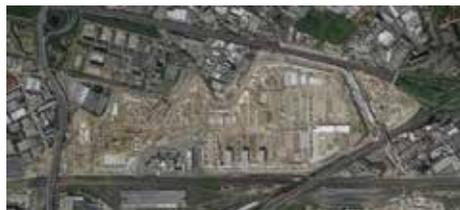
2007

Se reconoce el potencial de este lote de 100 hectáreas, para concursar por la sede ante su rival más fuerte, la ciudad de Esmirna (Turquía). El 31 de marzo de 2008, Milán gana oficialmente la sede del evento. El terreno aún permanecía en sus condiciones iniciales, pues el "concept plan" del Expo solo fue presentado hasta septiembre de 2009.



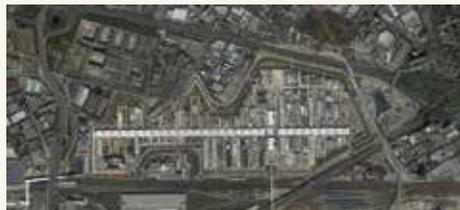
2011

A pesar de que el plan del proyecto se había definido, aún no se verificaban trabajos específicos de adecuación del lote para iniciar su implantación. En cualquier caso, el área se encontraba bien servida por la red del metro y vías de acceso, gracias a la inmediata cercanía de las instalaciones de la Feria de Milán.



2014

Un año antes de la inauguración de la Exposición Universal, prevista para el 1 de mayo de 2015, los trabajos de adecuación del lote y la construcción de la infraestructura básica necesaria se encontraban en evidente estado de retraso. Numerosas críticas fueron difundidas a través de los medios de comunicación.



2015

Un tema de amplio dominio público fue la discutible programación de los trabajos de construcción del recinto Expo. El proyecto inicial sufrió considerables modificaciones debido a problemas relacionados con el factor tiempo y el presupuesto. Sin embargo, la Exposición cumplió con las fechas estipuladas por el BIE y finaliza el 31 de octubre de 2015.

Por otra parte, el urbanismo perdería vigencia como disciplina para afrontar, entre muchos aspectos, los retos que el despliegue de un proyecto de tal magnitud genera sobre el espacio urbano. En una u otra forma, lo cierto es que las ciudades continuaran, hoy y siempre, en su constante carrera por demostrarse a sí mismas y a los demás como núcleos urbanos capaces de obtener reconocimientos en el ámbito nacional e internacional como las más eficientes, las más capaces y las más fuertes. Cada una asume sus retos en la medida de sus capacidades y no es cuestión de indiferencia ante problemáticas globales o aspectos generalizadores que solo servirían de freno al desarrollo urbano y a la proyección de una ciudad y un país. Esto en parte fundamenta, además, la categorización existente entre las Exposiciones Universales y las Exposiciones Internacionales, gracias a la cual las ciudades intermedias también pueden competir con potentes centros urbanos como París, Londres o Shanghái.

Las opiniones están divididas al respecto, pues muchos analistas se muestran renuentes ante el hecho de asumir un gran evento, catalogándolo como un afán producto de una mezcla letal de competitividad y apariencias en la que todo vale, con tal de competir, de generar imagen, valores intangibles, que, se supone, son el gran maná financiero de las ciudades pero que se oponen inconscientemente a la disponibilidad del presupuesto público y a las eventuales facilitaciones institucionales y privadas que acompañan su realización y que bien podrían utilizarse con mejores fines.

Este sería el lado negativo de retos como los que impone alojar una Exposición Universal, pero que a pesar de las adversidades han sabido ser asumidos y afrontados por muchas ciudades en el mundo, desde Londres en 1851 hasta Milán en 2015. Quedan, por tanto, sobre la mesa los atributos que un gran evento comporta, como lo es el hecho de congregar gente de todo el mundo para reflexionar sobre un ideal específico, en un escenario que indiscutiblemente evidencia la importancia de trabajar por la hermandad del hombre como estrategia para superar la soberanía de las naciones.

REFERENCIAS

Auerbach, J. (1999). *The Great Exhibition of 1851: A Nation on Display*. Yale:

Benévolo, L. (1996). *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Bureau International des Expositions (2017). Sitio oficial. Recuperado de <http://www.bie-paris.org>.

Expo Milano 2015. Sitio web oficial. Recuperado el 19.01.2016 de <http://www.expo2015.org/en/>.

Expo Zaragoza 2008. Sitio web oficial. Recuperado de <http://www.expo2015.org/en/>

Gaja i Díaz, F. (2008). Grandes eventos, grandes proyectos: una apuesta de alto riesgo. Memorias de ponencia en "Grandi Eventi: Casi Internazionali a confronto per una riflessione sull' Expo Milano 2015". Politecnico di Milano: Milán, Italia.

Getz, D. (2005). *Event management & event tourism*. Nueva York: Cognizant Communication Corp.

Goldblatt, J. (2005). *Special events: event leadership for a new world*. Hoboken, N.J.: Wiley.

History of Innovation (2017). *1851: Crystal Palace - London, England*. Recuperado el 17.01.2016 de <https://aehistory.wordpress.com/1851/10/07/1851-crystal-palace-london-england/crystal-palace3/>.

López, I. (2014). La aportación estructural del Crystal Palace de la Exposición Universal de Londres 1851. Una ampliación del enfoque histórico tradicional. *Revista Indexada de Textos Académicos - RITA* (2), 76-83. ISSN 2340-9711 [artículo].

Roche, M. (2000). *Mega events and modernità*. Londres: Routledge.

Romagnoli, E. (2014). Economía e organizzazione degli eventi. *Definizione e classificazione degli eventi*. Lezione I. Recuperado de <http://stellaromagnoli.com>

GUÍA PARA AUTORES DE ARTÍCULOS

TIPOS DE ARTÍCULOS

Revista M publica artículos originales e inéditos, resultados de investigaciones y sometidos a evaluación por pares especializados en los campos temáticos cubiertos por la Revista. El autor debe especificar el título de la investigación de la cual su artículo se deriva, así como garantizar que este no ha sido publicado ni se ha presentado paralelamente para publicación en ningún medio diferente a la *Revista M*.

También se reciben para publicación reseñas de libros que traten las áreas temáticas afines a la Revista, así como traducciones de artículos ídem no publicados previamente en español.

PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS

Los artículos deben ser enviados en formato Word con una extensión no mayor a 25 páginas en letra Arial, fuente 12, con interlineado a doble espacio. Las figuras se deben enviar en archivos independientes en formato TIFF o JPG con resolución no menor a 300 DPI cada una. Por criterios de diseño de la *Revista M*, los autores deben incluir dos figuras que acompañen el texto correspondiente al Resumen y al Abstract adicionales a las que se utilicen como apoyo dentro del texto. Se debe anexar en documento aparte el listado de figuras que se denominarán (Figura 1., Figura 2...) con su respectivo pie de foto en el que se especifique también la fuente o su origen. Los derechos de reproducción de las imágenes siempre serán gestionados directamente por los autores.

ENVÍO DE ARTÍCULOS

El material del artículo debe ser enviado al Editor de la Revista a la cuenta revis-tam@ustabuca.edu.co en formato Word para el texto y el listado de imágenes y, en formato TIFF o JPG, para las imágenes. Anexo se debe enviar diligenciado el formato correspondiente a "Autores Revista M".

PROCESO Y CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Para dar inicio al proceso de evaluación, los artículos enviados a *Revista M*, que cumplan con las condiciones expuestas en esta guía, se presentan por parte del Editor ante el Comité Editorial, a efectos de hacer una primera selección del material que se considere pertinente, y según la temática de cada edición; los artículos seleccionados para continuar con el proceso se someterán a evaluación por parte de pares evaluadores, expertos en las temáticas respectivas, quienes actuarán en el sistema “doble ciego”, es decir, sin que los autores tengan conocimiento de la identidad de los evaluadores, ni estos de la de los autores a quienes están evaluando. La revisión por parte de pares no podrá tomar más de dos (2) meses, y una vez realizada el Editor les informará a los autores su resultado, que puede ser:

1. Artículo aceptado para publicación sin modificaciones.
2. Artículo aceptado para publicación con modificaciones menores que pueden provenir del Editor, del Comité Editorial o de los pares evaluadores.
3. Artículo aceptado para publicación con modificaciones mayores que pueden provenir del Editor o de los pares evaluadores y requieren ajustes por parte de los autores en un tiempo no mayor a quince (15) días calendario, y requerirán de una nueva evaluación una vez realizados los ajustes.
4. Artículo no aceptado para publicación.

Los artículos aceptados para publicación se someterán a los correspondientes procesos de corrección de estilo y diagramación realizados por el Centro de Diseño e Imagen Institucional de la Universidad Santo Tomás.

Una vez realizada la publicación, los autores recibirán vía correo electrónico un PDF de su artículo publicado, y vía correo postal tres (3) ejemplares de la edición para efectos de información y divulgación.

REFERENCIAS

Revista M utiliza la Norma definida por la Asociación Americana de Psicología (APA), sexta edición, para referencias bibliográficas. Ejemplos¹:

Libro completo:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (Año de publicación). *Título del libro*. Ciudad: Editorial.

Artículo de Revista:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (Año de publicación). Título del artículo. *Título de la revista*, volumen(número), página inicial-página final.

¹ Tomado de: Guía Presentación trabajos estilo APA I. Guías de apoyo-formación de usuarios. Biblioteca Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga, Colombia.

Artículos en una revista científica exclusiva de Internet:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (año de publicación, mes, día). Título del artículo. *Título de la Revista*, volumen(número). Recuperado el día de mes de año, de (anotar URL).

Artículos de Internet basados en una fuente impresa:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (Año de publicación). Título [versión electrónica], *Título de la revista*, volumen(número), página inicial-página final.

Copia electrónica de un artículo obtenido en una base de datos:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (Año de publicación). Título del artículo. Título de la revista, volumen(número), páginas. Recuperado el día de mes de año, de <http://www.xxxxxxxx>

DOI (Digital Object Identifier) cuando se utilice este código, se omite la URL y la fecha de consulta o recuperación:

Apellido, Inicial del nombre, punto. (Año de publicación). Título del artículo. *Título de la revista*, volumen(número), páginas. doi: xx.xxxxxxxxxxxx.

AUTHORS GUIDELINES FOR SUMMITING ARTICLES

TYPES OF ARTICLES

Revista M publishes original articles and research results subject to evaluation by peers acquainted with the thematic areas covered by the magazine. The author should specify the title of the research from which derives his article and ensure that it has not been published nor submitted simultaneously for publication in no other publication different to *Revista M*.

Book reviews related to thematic areas similar to *Revista M* are also welcome for publishing, as well as translations of articles not previously published in Spanish.

FORMATTING THE ARTICLE

Articles should be sent in Word format with an area of no more than 25 pages in Arial, font 12, double-spaced line spacing. Figures should be sent in separate files in TIFF or JPG format with no less than 300 DPI resolution each. For design criteria of the *Revista M*, authors should include two figures that go together with the entries for the “Resumen” and Abstract, in addition to those used as support within the text. In a separate document, the list of figures to be known as (Figure 1, Figure 2 ...) must be attached with their own caption where you also specify the source or origin. The copyright of the images will always be managed directly by the authors.

SUBMITING AN ARTICLE

The article and relates material should be sent to the Editor’s e-mail account revistam@ustabuca.edu.co, in Word format for both the text and the list of images, and in TIFF or JPG for the images. In addition to this, “Revista M Authors” format should be filled out and included in the same post.

EVALUATION PROCESS CRITERIA

To begin the evaluation process, articles sent to *Revista M* that fulfil the conditions outlined in this guide are presented by the Editor to the Editorial Board, in order to make a first selection of the material, considered relevant and according to the topic of each issue of the magazine. Articles selected for continuing the process will be sent to expert peers in the respective thematic areas for a further assessment, who will act in the “double-blind” systems, which means that both the reviewer and author identities are concealed from the reviewers, and vice versa, throughout the review process.

Peer review may not take more than two (2) months, and once carried out, the Editor will inform the authors about the results, which can be:

Article accepted for publication without any modification.

Article accepted for publication with minor modifications that may come from the Editor of the Editorial Committee or reviewers.

Article accepted for publication with major modifications, suggested by the Editor or peer reviewers, will require adjustments by the authors to be done within 15 days' time and will be sent to further evaluation after making such adjustments.

Article not accepted for publication.

Articles accepted for publication will be submitted to the corresponding processes of proofreading and layout carried out by the Publications Department of the Universidad Santo Tomas.

After the publication, each author will receive by e-mail a PDF of his own article and by traditional mail three (3) copies of the edition for information and dissemination.

REFERENCES

Revista M uses standards defined by the American Psychological Association (APA) for references¹. Examples:

Complete book:

Last name, first name initials, period. (Year). *Title of the book*. Location: Publisher.

Journal Article:

Last name, first name initials, period. (Year of publication). Article title. *Title of the journal*, volume (number), first page-last page.

¹ From: APA | Presentation Guide work style. Handouts-user training. Biblioteca Universidad Santo Tomás Seccional Bucaramanga, Colombia.

Items in an exclusive Internet journal:

Last name, first name initials, period. (Day, month, year of publication). Article title. *Title of the journal*, volume (number). Retrieved month day, year from: (URL).

Internet articles based on a printed source:

Last name, first name initials, period. (Year). Title [electronic version], *Title of the journal*, volume (number), first page-last page.

Electronic copy of an article obtained in a database:

Surname, initial of name, point & Surname, initial of the name. (Year). Article title. *Journal title*, volume (Number), pages.

Retrieved month day, year, <http://www.xxxxxxxx>

DOI (Digital Object Identifier) When this code is used, omit the URL and the date of consultation or Recovery:

Last name, first name initials, period. (Date). Article title. *Journal title*, volume (Number), pp-pp. doi: xx.xxxxxxxxxxxx

Revista M - Facultad de Arquitectura, USTA Bucaramanga

Carrera 27 No 180 - 395 Autopista Floridablanca

Teléfono: 57 (7) 6800801. Ext.: 2241

Correo electrónico: revistam@ustabuca.edu.co



+ Información



EXPANSIÓN URBANA

EDITORIAL

Arq. Mg. Fabio Lizcano Prada

ARTÍCULOS

Urban sprawl: impactos ambientais e influências negativas na mobilidade, acessibilidade urbana e no direito de ir e vir
Expansión urbana: impactos ambientales e influencias negativas en la movilidad, la accesibilidad urbana y el derecho a ir y venir
Edson Leite Ribeiro, José Augusto Ribeiro da Silveira

Uma experiência habitacional de aplicação urbanística e arquitetônica em cidades de pequeno porte:
o caso da Vila Mocó na cidade de Itaporanga, Estado da Paraíba, Brasil
Una experiencia habitacional con aplicación urbanística y arquitectónica en ciudades intermedias:
el caso de Villa Mocó en la ciudad de Itaporanga, Estado de Paraíba, Brasil
Filipe Gonzales Nobre Mangueira, Mariana Daltro Leite Medeiros,
Geovany Jessé Alexandre da Silva, José Augusto Ribeiro da Silveira

América Latina urbana: el hábitat del siglo XXI
América Latina urbana: o habitat do Século XXI
Samira Elias Silva, Geovany Jessé Alexandre da Silva

La ocupación del territorio y sus transformaciones en el proceso de urbanización del sector
de Cañaveral, municipio de Floridablanca, Santander
The territorial occupation and its transformations in the development process
of Cañaveral sector at the municipality of Floridablanca, Santander
Fernando Estévez Suárez

Las exposiciones universales dentro de la esfera de los grandes eventos
The universal expositions within the sphere of major events
Carlos Humberto Gómez Arciniegas

Guía para autores de artículos

Authors guidelines for summiting articles