

MEMORIAS



ENCUENTRO INTERNACIONAL DE INNOVACIÓN Y ALTA GERENCIA

Santiago de Cali, 12 y 13 de mayo de 2017



MEMORIAS

III ENCUENTRO INTERNACIONAL
DE INNOVACIÓN Y ALTA GERENCIA



UNICATÓLICA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA CATÓLICA
LUMEN GENTUM

III ENCUENTRO INTERNACIONAL DE INNOVACIÓN Y ALTA GERENCIA

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Unidad de Posgrados y Educación Continua
TEMPLUM: Formación Avanzada Posgradual

III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia
© 2017 Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium UNICATÓLICA

Facultad de Ciencias Empresariales
Unidad de Posgrados y Educación Continua
TEMPLUM Formación Avanzada Posgradual

ISSN: 2539-4274

Primera edición, octubre de 2016

Canciller

Mons. Darío de Jesús Monsalve Mejía

Rector

Pbro. Carlos Alfonso López Antolínez

Vicerrectora Académica

Luz Elena Grajales

Decano Facultad de Ciencias Empresariales

César Tulio Carmen

Director de Posgrados y Educación Continua

Wilson López Aragón

Director Especialización en Gerencia de Proyectos

Director Especialización en Gerencia Estratégica

Héctor Fabio Ospina Parra

Director Especialización en Gerencia del Talento Humano

Director Especialización en Mercadeo y Negocios Internacionales

Diego Javier Gómez Calderón

Gestión editorial

Sello Editorial UNICATÓLICA

Dirección de Investigaciones

Corrección de estilo y diseño

Artes Gráficas del Valle S.A.S.

Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium

Pance: Cra. 122 No. 12 – 459

Conmutador: (572) 5552767 ext. 143

www.unicatolica.edu.co

Cali - Colombia

*El contenido de esta publicación no compromete el pensamiento de la Institución,
es responsabilidad absoluta de sus autores.*

*Este libro no podrá ser reproducido en todo o en parte, por ningún medio impreso
o de reproducción sin permiso escrito del titular del Copyright*

Contenido

9	Presentación
19	Objetivos
21	Palabras de bienvenida <i>César Tulio Carmen Carrillo</i> <i>Decano Facultad de Ciencias Empresariales</i>
23	Palabras de instalación <i>Wilson Lopez Aragon</i> <i>Director</i>
29	Asimetría entre la necesidad y oferta de movilidad urbana. Una aproximación al caso de Santiago de Cali <i>Ciro Jaramillo, Carmen Lizárraga y Alejandro L. Grindlay</i>

61

Producción social del hábitat y reproducción de los sectores populares en la periferia urbana de Quito

Gino Grondona-Opazo

79

Posicionamiento territorial para el desarrollo social y económico regional

Caso Marca Chiapas, México Juan Carlos Herrera

95

Las ciudades y los territorios sostenibles en el turismo son ganadores

Óscar Hernán Guzmán Moreno

111

Una pasión contemplativa. Mi camino de amistad con el desierto en la ciudad

Pablo d'Ors

125

Marketing público, social y sustentable en ciudades innovadoras y más humanas

Ronald Tavares Pires da Silva

137

¿Ciudades sostenibles y competitivas?

Hábitat III y la nueva agenda urbana

Santiago Arboleda Quiñonez

159

¿Para dónde van las ciudades colombianas?

Carlos Alberto Rojas Cruz

171

PANEL

La innovación y alta gerencia hacia el desarrollo de las ciudades y comunidades sostenibles

Presentación

El proyecto educativo de la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium UNICATÓLICA, establece a la dignidad humana como uno de los elementos básicos de sus propósitos y en concordancia con este principio, la Unidad de Posgrados y Educación Continua define, entre sus objetivos, generar propuestas de servicios educativos que satisfagan las necesidades de los diferentes sectores sociales y económicos, buscando el incremento de los indicadores de sostenibilidad y un sustancial aumento de la competitividad traducida en productividad con niveles de responsabilidad social empresarial y corporativa.

Encaminándose a los altos estándares de calidad, pertinencia y cobertura, la Unidad de Posgrados y Educación Continua de la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium ofrece programas y actividades académicas, cumpliendo con las exigencias del servicio de la educación (entendida también como derecho y bien público) cuyos retos y demandas son cada vez mayores de cara a un mundo globalizado que exige líderes que posean las competencias propicias para enfrentar los diferentes desafíos empresariales contemporáneos.

En este orden de ideas, Templum: Formación Avanzada Posgradual como Unidad de Posgrados y Educación Continua y la Facultad de Ciencias Empresariales de la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium UNICATÓLICA, con el apoyo de Alta Gerencia Internacional -AGI, proponen el III Encuentro Internacional de Innovación y Alta

Gerencia: Ciudades y Comunidades Sostenibles, evento que busca generar un espacio de encuentro académico, empresarial y comunitario para pensar procesos de innovación y alta gerencia en los contextos de ciudad y territorio, abordando elementos de educación e innovación que sincronicen y articulen los factores sociales y económicos determinantes en la calidad de vida de las ciudades y sus comunidades.

En función de sus objetivos misionales y compaginando su rol de institución educadora comprometida con la transformación de los contextos donde se consolida su impacto social, UNICATÓLICA ofrece el **III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia: Ciudades y Comunidades Sostenibles** para ubicar a la ciudad como organismo social objeto de sus reflexiones académicas y de investigación para generar conocimiento sobre los desafíos contemporáneos que afronta la región vallecaucana, en la búsqueda de alternativas de solución que potencien su desarrollo social y económico sostenible.

Este evento hace parte de las actividades desarrolladas en virtud del convenio de cooperación académica suscrito por **UNICATÓLICA con Alta Gerencia Internacional, Red Social de Conocimiento** integrada por personas y organizaciones comprometidas con:

- Priorizar la calidad del capital de trabajo como valor de sabiduría incluida en los productos y servicios sociales y recordar que la riqueza social es producto del trabajo de las personas y que la generación de trabajo hace a la dignidad humana.
- Difundir los conocimientos científicos de los temas que contribuyan a una mejor calidad de vida de las personas en sus diferentes roles sociales y laborales y a mejorar la sustentabilidad y sostenibilidad de las organizaciones y el ambiente.
- Desarrollar y aplicar estos conocimientos en forma sistémica y continua para:
 - Conocer más y mejor al ser humano y sus interrelaciones sociales.
 - Gestionar organizaciones éticamente.
 - Promover proyectos sustentables y sostenibles.
 - Formar un mejor ser social.
- Realizar actividades de actualización, capacitación y perfeccionamiento, certificadas, que garanticen la calidad de competencias espe-

cíficas de personas y/organizaciones que se vinculen voluntariamente la Red de Conocimiento de Alta Gerencia Internacional.

JUSTIFICACIÓN ACADÉMICA

De las diferentes lecturas del concepto de ciudad como organismo social en dinámica continua, es pertinente apelar a la afirmación del urbanista Josep María Llop Torné, quien argumenta que *“La planificación urbana debe contener un factor educativo. Y la propia planificación del sistema educativo, más allá del instrumento del plano o carta escolar, evidencia las capacidades de mejora de la ciudad a partir de la infraestructura educativa y sus equipamientos; pero también sus saberes y sus métodos de trabajo que “urbanizan” y nos permiten realizar políticas que promueven la creatividad, el civismo y el desarrollo de la denominada sociedad del conocimiento”*, frase que introduce un pensamiento interdisciplinario al análisis de las ciudades como una importante célula social sustentable.

En este orden de ideas, la *ciudad sostenible*, como concepto, debe partir de asumirse como una especie de “aula expandida”, como un espacio educador en sí mismo, donde las instituciones universitarias generan sus procesos educativos en constante interacción con el mundo real, desalambrar la educación de los espacios cerrados en donde por siglos se ha confinado y vivirla como experiencia en los lugares de reunión, en los cafés, en las fábricas, en las plazas, en los parques, en las calles y en los espacios públicos (Rodríguez, 2000), generando vivencias que mejoren la pertinencia de sus currículos y los devenga acordes con las realidades del entorno y con las visiones disímiles sobre las variables de crecimiento y desarrollo que tienen las comunidades. Se trata de reconstruir la ciudad a través de escenarios, prácticas efectivas y ambientes globales de aprendizaje en donde confluyan procesos, estrategias y experiencias educativas sostenibles.

Esta mirada surge desde finales del siglo XX, cuando diversas organizaciones internacionales comenzaron a cuestionarse acerca del manejo tradicional de la economía y su impacto medioambiental en una sociedad predominantemente proclive a la urbanización, con la mirada del “progreso” enfocada únicamente en grandes conglomerados humanos y megaciudades.

En este contexto y citando al Nobel de Economía Amartya Sen, el concepto de *desarrollo* ha tenido que ser redireccionado teniendo en cuenta el manejo de recursos no-renovables, la tendencia a la complejidad social de las ciudades contemporáneas y el ser humano como eje central de los procesos económicos y de producción:

el desarrollo involucra una transformación progresiva tanto económica como social. Un camino de la sustentabilidad física, también debe ser sustentable en término social y político. Una sustentabilidad física no es suficiente al menos que las políticas del desarrollo pongan especial atención sobre cambios y acceder a los recursos la relación entre el costo y beneficio del uso de los recursos. La noción de la sustentabilidad física implica la consideración para la equidad social tanto entre como dentro de las generaciones (World Commission on Environment & Development, 1987).

Cabe recordar que desde la primera Cumbre de la Tierra desarrollada en Estocolmo, en 1972, que tenía como punto central el Medio Ambiente, hasta veinte años después, la conferencia de las Naciones Unidas para el medio ambiente y el Desarrollo (celebrada en Río de Janeiro en 1992) que congregó a representantes de 172 gobiernos y paralelamente más de 1500 Organizaciones No Gubernamentales en el Foro Global, se han incluido nuevos elementos en el análisis de las variables de entendimiento de la economía, el desarrollo y el ser humano.

El asunto debe pasar por una verdadera medición, y no propiamente una valoración de los cambios surgidos como consecuencia de estos discursos y sus posteriores agendas. Porque habría que anotar también que en 1987 se puso de moda el concepto *desarrollo sostenible*, una vez reunida la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo denominada «Nuestro Futuro Común» (Informe Brundtland) y donde se acuñó el siguiente texto «*El conjunto de estrategias que garantizan la satisfacción de las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas*».

De la misma forma, veinte años después, es concluyente que este discurso no trascendió hacia un plano fáctico, pues no cumplió su misión de discutir el crecimiento ilimitado para dar paso a un desarrollo sostenible como motor y fundamento de un crecimiento sustentable. Como lo asegura Max Neef (1994) "todo lo que el lenguaje dominante permite hablar, es de un crecimiento 'mejor'".

Recientemente se han formulado los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS; 2015), los cuales, básicamente, se centran en acabar con la pobreza, combatir la desigualdad y luchar contra el cambio climático en los próximos 15 años, con el fin de lograr una vida digna para todos. Lo cual tiene que ver mucho con todos los latinoamericanos y, quizá, con todas nuestras ciudades latinoamericanas.

Lo anterior implica, nuevamente, un discurso que invita a “más de lo mismo” o a asumir conciencia sobre la ocasión que supone a las sociedades actuales, cada vez más interconectadas e interdependientes, para no desaprovechar, precisamente esas condiciones de interdependencia y de conexión, y otorgarle una oportunidad al valor de la solidaridad para desplegar sus posibilidades sinérgicas, y así superar esta grave situación.

Tomando al ser humano como centro de la estructura social, también vale la pena revisar los conceptos de *innovación* y *alta gerencia*, teniendo en cuenta que en términos conceptuales, la gerencia está definida por los autores Henry Sisk y Mario Sverdlik (1979) como “la representación de la organización frente a terceros, dirigiendo todos los recursos a través del proceso de planeamiento, organización, coordinación y control a fin de lograr objetivos establecidos”. Otros autores, como los contemporáneos George P. Huber y Peter Drucker mantienen posturas similares, complementando este concepto tan complejo desde miradas tan disímiles, como la ecología social o la historia económica, pero se podría proponer que el *management* se encarga de los procesos a largo plazo, así como la *administración* es la disciplina que analiza <el cómo> se debe proceder, la *gestión* como tal estudia <lo que se hace> y por tanto la *gerencia* es <lo que se debe hacer>.

Teniendo en cuenta a Peter Drucker, uno de los principales pensadores sobre la práctica y el estudio de la *gerencia*, es apropiado traer a colación los cambios en los escenarios económicos mundiales que han ocasionado la recomposición del pensamiento gerencial hacia una reinterpretación del rol de liderazgo, donde el alto gerente debe tener capacidad de suscitar, promover y mantener una corriente compacta de relaciones de confianza mutua e interdireccional en el trabajo (en todo nivel), lo cual demanda el uso de nuevas técnicas de innovación gerencial como la reducción organizacional, la gestión de calidad total, el análisis del valor económico, el empoderamiento, la referenciación, la reestructuración y la reingeniería (Drucker, 1988).

La *innovación*, a su vez, definido etimológicamente desde el vocablo latino “*innovatĭo, -ōnis que a su vez se deriva del término innovo, -are* (*‘hacer nuevo’, ‘renovar’*), *que se forma con in-* (*‘hacia dentro’*) *y novus* (*‘nuevo’*). Algunos términos que tienen un significado similar son: *‘reforma’, ‘renovación’ y ‘cambio novedoso’*”, habiendo sido acuñado como concepto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) como: “un proceso interactivo activado por la percepción de una oportunidad proporcionada por un nuevo mercado y/o nuevo servicio y/o avance tecnológico que se puede entregar a través de actividades de definición, diseño, producción, marketing y éxito comercial del invento” (2012), puede ser simplificado como “un cambio que supone una novedad”.

En el texto “El Secreto de la Innovación de los Países”, el economista Robert Atkinson propone que la confluencia entre conceptos como “gerencia”, “tecnología”, “educación”, “innovación” y “capital” debe tener al ser humano como punto de partida y de llegada, asumiendo a la ciudad como un espacio necesario para sus dinámicas y considerando urgente el desarrollo de nuevas estrategias urbanísticas sostenibles de carácter participativo y local para configurar un sistema de planeación ciudadana, cuyas distintas formas de instrumentos tengan convergencia con las necesidades reales de la comunidad, con capacidad de integrar objetivos estratégicos, políticas sectoriales y proyectos de intervención social, construyendo plataformas de toma de decisiones para la transformación consensuada de la ciudad mediante políticas públicas. Y es en estos procesos donde la innovación y alta gerencia, deben desempeñar un papel determinante para el funcionamiento de las ciudades, donde el rol de la gerencia (en contextos productivos) debe motivar a su capital humano para que haga uso de la creatividad como elemento proponente de transformaciones a su entorno inmediato.

Atkinson, como presidente de la Fundación de la Tecnología de la Información y la Innovación (ITIF, por sus siglas en inglés¹) le otorga a las ciudades la responsabilidad de generar las posibilidades para un balance adecuado entre los cuatro componentes del capital social (capital

1 En conjunto con la Universidad de Cornell y la Escuela de Negocios INSEAD publica el Índice de Innovación Global (GII), un ranking de 141 países de distintas regiones del mundo a partir de 79 indicadores, entre los cuales destaca la estabilidad jurídica, la facilidad para negociar, los mercados competitivos, la efectividad en la protección de la propiedad y los programas entre empresa y universidad.

humano, centrado en la dignidad, libertad y calidad de vida individual; capital artificial consistente en todo lo construido tanto privado como colectivo; capital natural, consistente en la calidad ambiental, la disponibilidad de los recursos naturales y el uso sostenible de los ecosistemas; y capital cívico e institucional consistente en el compromiso y pertinencia ciudadanos y en la eficacia, transparencia y eficiencia del sector estatal, que a su vez se reflejan en la equidad social y la satisfacción colectiva), y en esa plataforma argumentativa es donde la ciudad sostenible deviene necesaria en tanto se identifique, como ciudad educadora, ciudad intercultural, ciudad interconectada, ciudad política y ciudad productiva. En Colombia, la Ley General de Educación, por ejemplo, propone unos acercamientos a la propuesta de ciudad educadora, que mantiene como parámetro la educación desarrollada en las instituciones escolares, de modo que la propuesta de ciudad educadora apenas aparece como un complemento de la educación formal.

De esta manera, la política urbana sustentable y el desarrollo social de la ciudad no solo se compone de urbanismo físico, sino que comporta toda una suerte de dimensión educativa considerando la gestión de todos los recursos de la ciudad (retomando los capitales del párrafo anterior), lo cual configura al desarrollo sostenible como un punto de acuerdo para los ambientalistas y los especialistas en desarrollo.

Para efectos de correlación resulta relevante retomar de nuevo al economista Manfred Max Neef, quien propone el concepto de Desarrollo a Escala Humana, enfocando la mirada del desarrollo centrado en la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, en potenciar niveles amplios de autogestión y en una articulación pluriorgánica de humanos, naturaleza y tecnología para generar riqueza, no solo en sentido de producción industrial y consumo, sino en procesos globales de identidad, generando potencialidades desde lo personal asociado a lo comunitario, mancomunando planeación con autonomía entre las mismas comunidades sin perder de vista la relación con el aparato estatal y sus políticas públicas.

La ciudad entonces debe fungir como punto de encuentro entre multilateralidad de actores comunitarios, entidades públicas, organizaciones no gubernamentales, empresa privada y sociedad civil para promover el estudio y planteamiento de alternativas en torno a tópicos socioculturales y responsabilidades urbanísticas, económicas, educati-

vas, políticas, de salubridad, etc., promoviendo la construcción de una política pública que asuma la propuesta de una ciudad sostenible, generando un discurso político alrededor del tema y fortaleciendo el debate académico que articule a la ciudad con los retos contemporáneos a abordar con visión de futuro y que, necesariamente se considere como espacio cultural y colectivo, remitiendo a formas del vínculo social que escapen a las lógicas de lo filial.

La ciudad debe suponer narrativas de la multiplicidad y formas de lazo social no sujetas a los marcos de referencia normativos de la institución escolar, de los procesos productivos o de clanes familiares. En este sentido, la ciudad remite a procesos cognitivos y de socialización que, por sus complejas y versátiles dinámicas culturales, escapan a la estructuración de instituciones disciplinarias como la escuela. De allí que sea necesario identificar las formas y dinámicas de sociabilidad que son propias de la ciudad y los procesos educativos que inducen, de forma que pueda ser enunciada como ciudad educadora. Una ciudad como Cali, por ejemplo, que además de dinamizarse en constante mutación por su población flotante y por su alto porcentaje de componente migratorio (con un alto grado de marginalización periférica), es un organismo vivo que requiere la interacción heterogénea de actores comunitarios, entidades públicas, ONG, empresa privada y demás estamentos de la sociedad civil para promover el estudio y planteamiento de alternativas de fondo, no solo en términos de análisis cuantitativo o de infraestructura urbanística y de movilidad, sino también de políticas sociales inclusivas que consideren la multiplicidad intercultural de sus agentes sociales, teniendo en cuenta el necesario aspecto del sentido de pertenencia y de la tasa de retorno cultural de sus habitantes con el contexto urbano.

En consecuencia, el desarrollo sostenible de la ciudad podría depender de tres ejes centrales: el componente ambiental, el factor económico y la complejidad social. Un desarrollo sostenible no es concebible si quiera, si no existe un equilibrio verdadero entre estos tres elementos. En otras palabras, el conservar la calidad de vida no se consigue solamente por el desarrollo económico, sino que también necesita de las dos partes ambientales y sociales. Dentro de la parte social, la política y la toma de decisiones son de relevancia vital, ya que las decisiones políticas inapropiadas anulan absolutamente todos los esfuerzos hacia la sos-

tenibilidad. Para alcanzar el desarrollo sostenible se requiere de un liderazgo que debe provenir, principalmente, de las instituciones propias de la gerencia pública; en un proceso constante de retroalimentación con la sociedad. Se enfatiza la visión y acción esperada del actor principal en el cambio en los Estados: los gobiernos. Así, un proyecto como el de ciudad educadora no se podrá asumir como un fin predeterminado, porque podrá ser una propuesta en continua construcción, una política que se vaya reconfigurando al mismo tiempo que permita identificar el camino por el cual se habrá de seguir transitando. Una utopía a la que vale la pena apostar. Será, también, la posibilidad de materializar las ideas y propuestas de los estamentos que conforman el tejido social de la ciudad. Se trata, en síntesis, de un proyecto para construir ciudadanía y democracia, construir ciudad para la vida.

Objetivos

OBJETIVO GENERAL

- Aportar desde lo conceptual y metodológico a la construcción de un discurso apropiado que suponga a las comunidades y ciudades, comprometidas con una gestión empresarial sostenible y una planificación urbana más democrática, pluralista, incluyente y participativa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer factores de conexión entre el lenguaje de la sostenibilidad y sus prácticas en las ciencias económicas y sociales para mejorar su aplicación en los sectores sociales, empresariales y comunitarios locales, abordados desde perspectivas nacionales e internacionales.
- Comprender los fundamentos de los conceptos empresariales como elementos implicados en un modelo productivo que facilite los procesos humanos, de manera sostenible.

- Proponer elementos para propiciar un cambio en los modelos mentales de nuestros estudiantes y futuros profesionales para que sus talentos, valores y competencias contribuyan a desarrollar personas, organizaciones y ciudades más sensibles, más inteligentes, más responsables, más empáticas.

Palabras de bienvenida

*César Tulio Carmen Carrillo
Decano Facultad de Ciencias
Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium*

Señores y señoras muy buenos días, en nombre de la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium, UNICATÓLICA, del Padre Rector Carlos Alfonso López Antolínez, de la vicerrectora Académica Luz Elena Grajales y en nombre mío reciban ustedes una cálida bienvenida, estamos muy complacidos de contar con su presencia en el III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia: Comunidades y Ciudades Sostenibles.

De manera muy especial, quiero darle la bienvenida a nuestros invitados internacionales: Ronald Tavares Da Silva, de Brasil, Juan Carlos Herrera, de México, Santiago Arboleda, de Ecuador, Gino Grondona de Chile, y al padre Pablo d° Ors de España.

Así mismo, a nuestros invitados nacionales: Óscar Hernán Guzmán Moreno, Carlos Alberto Rojas, Julián González Juri, y Ciro Jaramillo. UNICATÓLICA cree que este espacio de encuentro es propicio para la discusión desde lo académico, lo empresarial y lo comunitario, posibilitando pensar en procesos de innovación y alta gerencia que adyacente a los entramados de ciudad región-global, puedan generar cambios en

los modelos mentales de pensar y actuar, es decir, que contribuyan al desarrollo de las personas, de las organizaciones, con el fin de generar un modelo de ciudad inteligente, sostenible, con sus ejes fundamentales que forman parte del quehacer diario, como son:

La interacción humana, la innovación, la tecnología, la movilidad urbana, la calidad de vida y, finalmente, un gobierno inteligente.

A modo de reflexión:

¿Cali cumple con los cánones de vida eficiente y sostenible?

¿Los vallecaucanos perciben la correlación entre el crecimiento de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC), el capital social y el medio ambiente?

¿En Colombia existe una alta relación entre el papel que desempeña el capital social y el desarrollo humano?

Estamos seguros, que por ser UNICATÓLICA luz de gente, este encuentro dejará las puertas abiertas para propiciar la “Civilización del Amor” y hacer de Cali la ciudad que todos soñamos, como también, para ser trascendentes con el legado que nos dejó nuestro fundador monseñor Isaías Duarte Cancino.

A todos, mis mejores deseos para que el “III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia: Comunidades y Ciudades Sostenibles, se constituya en un exitoso espacio de reflexión en pro de la aldea global, de la comunidad caleña, de los vallecaucanos y de Colombia.

Palabras de instalación

Wilson López Aragón

Director

Unidad Académica de Posgrados y Educación Continua
UNICATÓLICA

“La Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium -UNICATÓLICA, en sus 21 años de existencia, continua firme en su propósito y avanza segura hacia la construcción de la civilización del amor”.

Damas y caballeros, cuerpo directivo de UNICATÓLICA que esta mañana preside la mesa principal, estudiantes, docentes, egresados, empresarios, invitados especiales, tengan todos ustedes muy buenos días.

La Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium es una Institución de Educación Superior que le apuesta, a través de su proyecto educativo, a la dignidad humana, los derechos humanos y los valores cristianos como un sello indeleble forjado en cada uno de los miembros de su comunidad. Es, como lo visionó monseñor Isaías Duarte Cancino, una obra social que está entregando a la sociedad profesionales íntegros para impulsar el desarrollo de la región y del país.

La Facultad de Ciencias Empresariales y Templum: Formación Avanzada Posgradual, como Unidad de Posgrados y Educación Continua de la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium UNICATÓLICA, dan la más cordial bienvenida a este III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia, evento académico que busca generar un espacio de reflexión y diálogo de saberes, para concretar nuevas maneras de analizar los procesos de la alta gerencia, involucrando elementos técnicos de innovación que coadyuven a los mecanismos de planeamiento, organización, gestión y el control de los recursos, para el alcance de los objetivos en las organizaciones.

Es un gusto y a la vez una satisfacción poder instalar este encuentro que va por su tercera versión y que este año aborda el tema “Comunidades y Ciudades Sostenibles”

Pero, ¿por qué comunidades y ciudades sostenibles?

En primer lugar, constituye uno de los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible emitidos por la ONU al final del 2015 y vale la pena hacer un análisis sobre la pertinencia de este discurso.

En segundo lugar, Colombia tiene hoy la gran oportunidad de construir un camino hacia la paz, a propósito de la firma del tratado de paz entre el Gobierno colombiano y la guerrilla de las Farc, que nos obliga a todos a aportar en este nuevo tejido social que ponga fin a casi 60 años de guerra.

En tercer lugar, Colombia atraviesa por una ola invernal producto del cambio climático con desgracias, como las de Mocoa y Manizales causadas por la presión del factor antrópico sobre los ecosistemas lo que hace que pensemos en estos desastres como asuntos de la naturaleza cuando su verdadero origen está en el ser humano que agrede su entorno, por consiguiente, estas tragedias no son causadas por la naturaleza, son causadas por el hombre y solo en sus últimas manifestaciones son una expresión de la naturaleza.

Manifiesta el Premio Nobel alternativo de Economía Manfred Max Neef (1991) que las ciudades son cada vez más feas, más sucias, más agresivas, con más tensión, con más estrés, con más criminalidad. Y tratando de buscar una respuesta considera que esto sucede, porque seguimos comiendo, seguimos durmiendo, seguimos viviendo, nuestra propia cotidianidad mientras el mundo empeora en muchos aspectos y se crean más ansiedades y nuevas angustias.

Ante este panorama se pregunta Max Neef (1993) ¿Por qué hemos

creado este tipo de mundo? Y adiciona un interrogante más ¿Qué es lo que hace únicos a los seres humanos? ¿Hay algún atributo humano que ningún otro animal posea?

Tratando de dar respuesta a estos cuestionamientos, en un momento de su vida pensó que la respuesta estaba por el lado de que los seres humanos poseemos alma y los animales no, asunto que considero injusto si todos somos Hijos de Dios.

Después probó con la siguiente respuesta: los hombres son los únicos seres inteligentes, ya que los animales son solo seres instintivos y tuvo que desechar esta pista falsa cuando la Etología demostró que los animales también poseen inteligencia.

Posteriormente, creyó que esa característica que hace únicos a los seres humanos era el sentido del humor y nuevamente se desengañó al conocer los estudios que demuestran que hasta los pájaros se hacen bromas y se ríen.

Hasta el día que mencionó a su padre su frustración. Y su padre simplemente le dijo: «¿Por qué no intentas por el lado de la estupidez? Efectivamente, damas y caballeros, este servidor, al igual que Max Neef, considera que es la estupidez humana la que ha conducido al hombre al caos y a los peligros que hoy enfrenta como el calentamiento global, la guerra nuclear, la inteligencia artificial y los virus creados mediante la ingeniería genética. Peligros que demuestran que la estupidez, es un rasgo de los seres humanos. Ningún otro ser vivo es estúpido, salvo nosotros, concluye Max Neef (1993).

Pero ¿cómo contrarrestar esta manera estúpida de vivir? Permítanme establecer una alternativa un poco más adelante.

Retomando el tema de la sostenibilidad, cabe recordar que desde la primera Cumbre de la Tierra desarrollada en Estocolmo en 1972, que tenía como punto central el medio ambiente, hasta veinte años después, la conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Desarrollo (celebrada en Río de Janeiro en 1992), que congregó a representantes de 172 gobiernos y paralelamente más de 1500 Organizaciones No Gubernamentales en el Foro Global, se han incluido nuevos elementos en el análisis de las variables de entendimiento de la economía, el desarrollo y el ser humano.

El asunto debe pasar por una verdadera medición, y no propiamente por una valoración, de los cambios surgidos como consecuencia de estos

discursos y sus posteriores agendas. Porque habría que anotar también que en 1987 se puso de moda el concepto *desarrollo sostenible*, una vez reunida la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo denominada “Nuestro Futuro Común”, y donde se acuñó el siguiente texto “El conjunto de estrategias que garantizan la satisfacción de las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas”. (Informe Brundtland, 1987; p.4)

De la misma forma, veinte años después, es concluyente que este discurso no trascendió hacia un plano fáctico, pues no cumplió su misión de discutir el crecimiento ilimitado para dar paso a un desarrollo sostenible como motor y fundamento de un crecimiento sustentable. Como lo asegura Max Neef (1993) "todo lo que el lenguaje dominante permite hablar, es de un crecimiento ‘mejor’."

Recientemente se han formulado los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS, 2015), los cuales básicamente se centran en acabar con la pobreza, combatir la desigualdad, y luchar contra el cambio climático en los próximos 15 años, con el fin de lograr una vida digna para todos. Lo cual tiene que ver mucho con todos los latinoamericanos, y quizá con todas nuestras ciudades latinoamericanas.

Lo anterior implica, nuevamente un discurso que invita a ‘más de lo mismo’ o a asumir conciencia sobre la ocasión que supone a las sociedades actuales, cada vez más interconectadas e interdependientes, para no desaprovechar, precisamente esas condiciones de interdependencia y de conexión, y otorgarle una oportunidad al valor de la solidaridad para desplegar sus posibilidades sinérgicas, y así superar esta grave situación (Max Neef, 1993).

Lo anterior quiere decir que el paso del tiempo confirma aquí y allá, dentro de todas las fronteras mundiales y latinoamericanas, que la sostenibilidad, asumida como un verdadero, auténtico y apropiado desarrollo perdurable, es la única vía que nos queda de cara al devenir de las nuevas generaciones. No de otra manera podremos entregarles lo que les pertenece y lo que les corresponde desde antes de su mismo nacimiento.

Entonces, una alternativa para superar una manera estúpida de vivir, estoy seguro que está en poner en práctica una lección que nos dejó el científico, el matemático, el físico, el judío alemán Albert Einstein (1980), quien planteó lo siguiente:

Existe una fuerza extremadamente poderosa, a la cual la ciencia no

ha encontrado explicación formal, que incluye y gobierna a todas las otras, que está detrás de cualquier fenómeno que opera en el universo, y que aún no ha sido identificada por nosotros.

Esta fuerza lo explica todo y da sentido en mayúscula a la vida, es la variable que hemos obviado durante demasiado tiempo, tal vez porque nos da miedo, ya que es la única energía del universo que el ser humano no ha aprendido a manejar a su antojo.

Esta fuerza universal es el amor, el amor es luz, el amor es gravedad, el amor es potencia, el amor revela y desvela. El amor es Dios y Dios es amor. Lo dijo quien fuera parte de los inventores de la bomba atómica, y a mí me da una satisfacción enorme poder decir ante este excelso público, que es el amor el valor que puede salvar al hombre, salvar a la humanidad. Einstein (1980) invita a construir una nueva bomba, la bomba del amor, un artefacto lo bastante potente para destruir todo el odio, el egoísmo y la avaricia que asolan el planeta.

Este es el verdadero sentido de esta convocatoria alrededor del tema de Ciudades y Comunidades sostenibles, la posibilidad de abrir un espacio de reflexión y toma de decisiones que nos permitan proponer elementos para propiciar un cambio en los modelos mentales de nuestros estudiantes y futuros profesionales para que sus talentos, valores y competencias contribuyan a desarrollar personas, organizaciones y ciudades más sensibles, más inteligentes, más responsables, más empáticas.

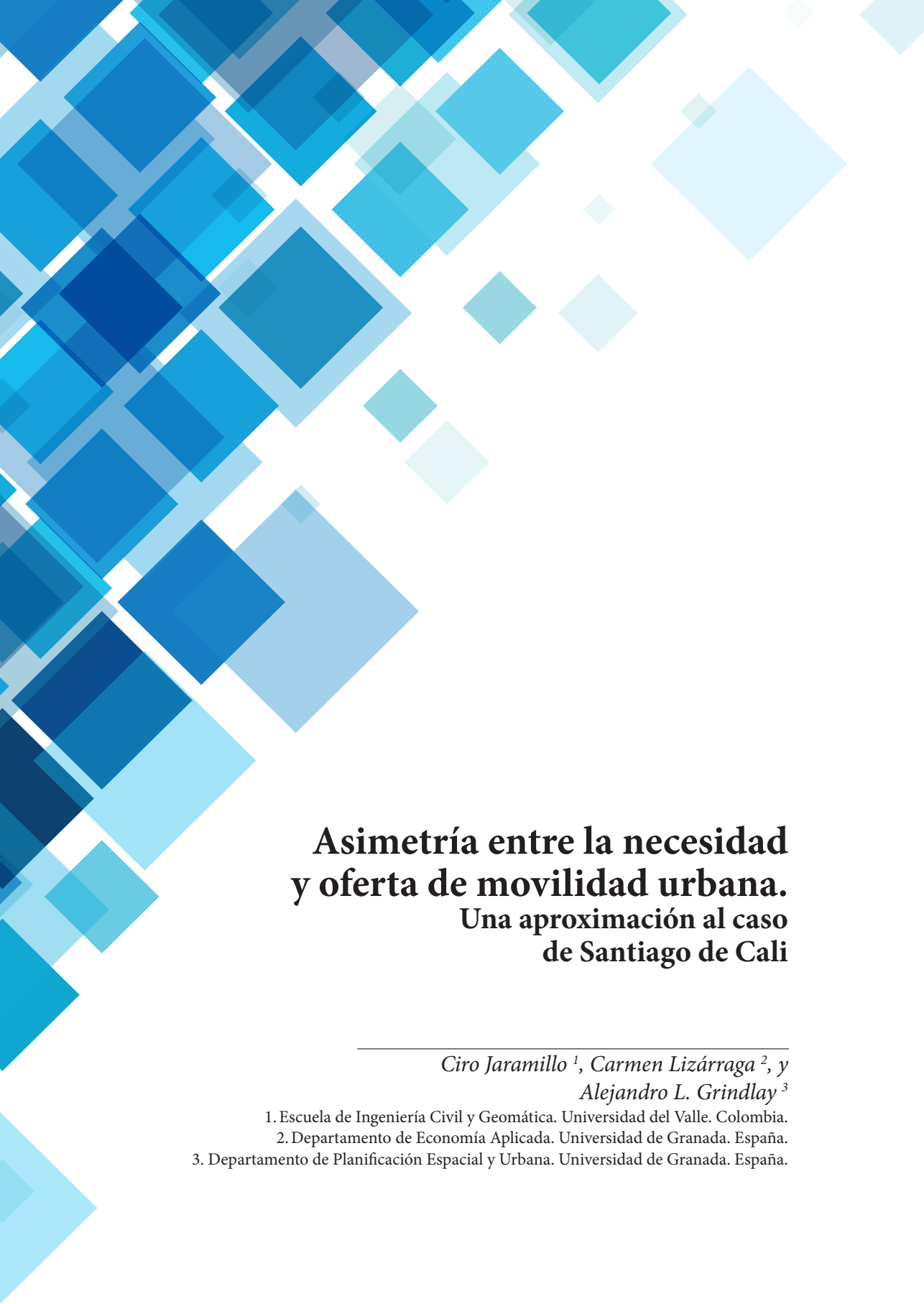
Finalmente, y con la dispensa de todos ustedes quisiera agradecer la presencia de nuestros invitados internacionales y locales: el padre Pablo d'Ors, quien ha venido desde España con su comitiva compuesta por Miguel Rivas, Olga Cebrian y Martha Moreno. Juan Carlos Herrera, de México, y su esposa Sara; Ronald da Silva del Mato Grosso, de Brasil; Gino Grondona y Santiago Arboleda, chileno y colombiano, respectivamente, y quienes laboran, contribuyen e investigan para dos prestigiosas universidades en Quito, Ecuador. A los profesores Carlos Rojas y Ciro Jaramillo, al presidente ejecutivo de Cotelco Valle Óscar Hernán Guzmán, componen la pléyade de ponentes para este III Encuentro.

El apoyo de Alta Gerencia Internacional y su CIO Oscar Malfitano Cayuela, y el patrocinio de ASCUN, CIDESCO, ASCOLFA, ACRIP, Olewow, Visión X, Cafetería Charlotte, Café Águila Roja, Bavaria y su producto Pony Malta, Pasteles La Locura, Periódico El País, Cooperativa Uniminuto, Cotelvalle y los hoteles Metrópolis Plaza, Karlo, Torre del Viento y Spiwak.

A las comunidades de AGI en sus doce países, y otras comunidades locales, regionales y nacionales que siguen esta transmisión en vivo y en directo a través de *streaming*, a la dirección de UNICATÓLICA, la Facultad de ciencias empresariales, al equipo de posgrados y educación continua y al equipo de logística conformado por estudiantes entusiastas de la Facultad. A todos ustedes mil y mil gracias por estar estos dos días aquí.

Bibliografía

- Einstein, A. (1980). El Amor. Carta a su hija. <http://esnoticia.co/noticia-8765-el-amor-carta-de-albert-einstein-a-su-hija>. Recuperado en octubre de 2016
- Max Neef, M. (1991) De la esterilidad de la certeza a la fecundidad de la incertidumbre. Conferencia dictada en la ciudad de Bogotá, Primer Congreso Internacional de Creatividad. Bogotá. Colombia.
- Max Neef, M. (1993). Desarrollo a Escala Humana. Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Icaria Editorial S.A. Barcelona.



Asimetría entre la necesidad y oferta de movilidad urbana.

Una aproximación al caso de Santiago de Cali

*Ciro Jaramillo ¹, Carmen Lizárraga ², y
Alejandro L. Grindlay ³*

1. Escuela de Ingeniería Civil y Geomática. Universidad del Valle. Colombia.

2. Departamento de Economía Aplicada. Universidad de Granada. España.

3. Departamento de Planificación Espacial y Urbana. Universidad de Granada. España.

Ciro Jaramillo

Ingeniero Civil de la Universidad del Valle. Especialista, Diploma de Estudios Avanzados-DEA y Doctor en Ingeniería de Transporte de la Universidad Politécnica de Valencia España. Posdoctorado en Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada España. Profesor Asociado y Director del Grupo de Investigación en Transporte, Tránsito y Vías - GITTV de la Universidad del Valle. Consultor e investigador en el área de transporte. Ha publicado artículos en revistas científicas especializadas, nacionales e internacionales.

Resumen

Existen estudios que establecen una estrecha relación entre accesibilidad, exclusión social y movilidad, ya que desplazarse es una necesidad básica, porque permite el acceso, la creación de redes sociales y se puede considerar una de las libertades de las sociedades democráticas (Burchardt *et al.*, 1999; Kenyon *et al.*, 2002; TGS, 2005). Los métodos de planificación tradicionales de los sistemas de transporte urbano tienen como objetivo principal la demanda y no consideran aspectos relacionados con la equidad socioeconómica o espacial. Este hecho ha provocado que se incorpore el concepto de personas y territorios en desventaja de transporte a los análisis de movilidad.

En numerosas ciudades latinoamericanas, la falta de acceso es un factor de exclusión social que incide, en mayor medida, en los colectivos de la periferia con dificultades de acceso a oportunidades que les permitan romper el círculo vicioso de la pobreza. La inclusión social exige poner en marcha medidas relativas a la mejora y/o implementación de una red de transporte público de calidad con tarifas adecuadas para estos sectores o medidas encaminadas a la reducción de la necesidad de movilidad.

En Latinoamérica no existe evidencia empírica sobre la relación entre suministro de transporte público y necesidades sociales de transporte y las políticas de transporte público se convierten, en algunos casos, en falsas medidas de integración de los sectores socialmente excluidos. En este documento se logra evidenciar un problema que está afectando

severamente a amplios colectivos en Latinoamérica que sufren exclusión social agravada por una provisión deficiente de transporte público, y se pone de manifiesto que la planificación de los sistemas de transporte público debería contar con mecanismos que consideraran las necesidades sociales en la toma de decisiones.

En la segunda sección de este documento se presenta el estado de la cuestión teórica sobre la relación entre accesibilidad, exclusión social y transporte. En la tercera sección se exponen los motivos que explican la estrecha relación entre exclusión social y acceso al transporte público en las ciudades latinoamericanas, en general, y en Santiago de Cali, en particular. En la cuarta sección se recoge la metodología utilizada en este estudio. Los resultados relativos a los índices de necesidad social, provisión de transporte y brecha entre ambos se exponen en la quinta sección. Por último, en la sexta sección se presentan la discusión y conclusión.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

A finales de la década de los 50 del siglo pasado, la accesibilidad, como indicador de las consecuencias económicas y sociales de las relaciones alternativas entre los usos del suelo y los sistemas de transporte, se definió en términos de oportunidades potenciales para la interacción (Hansen, 1959) y, topológicamente, como expresión del grado de eficiencia de la red (Kansky, 1963). A partir de los años noventa, siguiendo a Sen (1999), se reformuló el concepto de forma más amplia y se incorporó como meta política más allá de un aspecto relativo al transporte, referido a la ordenación del territorio o a la mayor seguridad en las calles.

Se entendía que las limitaciones del desarrollo no se derivaban de la falta de comida o de oportunidades, sino de la falta de acceso a la comida o a las oportunidades. En las nuevas narrativas sobre accesibilidad se están enfatizando aspectos, como la inclusión social, la justicia social y la sostenibilidad (Farrington, 2007). La accesibilidad se relaciona, así, con la satisfacción de los derechos humanos (vivienda, sanidad, educación, trabajo, etc.) y con la oportunidad de participación de las personas en actividades en distintos lugares (Sathisan y Srinivasan, 1999; Geurs, 2001; Ramjerdi, 2006; Omer, 2006; Farrington, 2007; Ataieyan, 2010; Carvalho *et al.*, 2010; Mackett *et al.*, 2010). De este modo, distintos autores han relacionado la accesibilidad con la libertad de un individuo para participar en actividades en el entorno (Miller y Wu, 1999); con el impacto del uso del suelo, de la evolución del transporte y de la planificación sobre el funcionamiento de la sociedad (Geurs y Wee, 2004); con la capacidad de un lugar para ser alcanzado o para llegar a él desde otros (Rodríguez *et al.*, 2006); o con la facilidad para llegar a los bienes, servicios, actividades y destinos que, en conjunto, se denominan oportunidades (Litman, 2010a).

La capacidad y la disposición de las infraestructuras de transporte son elementos clave en la determinación del nivel de accesibilidad (Rodríguez *et al.*, 2006). Las medidas de accesibilidad para planificar entornos urbanos donde se reduzcan los desplazamientos a largas distancias y de movilidad, centradas en la mejora de las infraestructuras y servicios de transporte público como alternativa al vehículo privado, deben ir unidas (Lizárraga, 2006).

Por su parte, el concepto de exclusión social nació en Francia en los años 70 se generalizó una década más tarde a escala académica, política y social. Con la expresión “excluidos” se hacía referencia a una parte de la población afectada por problemas que no eran resueltos por el estado de bienestar, desempleo, guetos, cambios en la estructura familiar, etc., (De Haan y Maxwell, 1998). La exclusión social implica, por tanto, la negación del acceso, a un individuo o grupo, a las oportunidades de participar en la vida social y política de la comunidad. La persona excluida ve reducida su calidad de vida material e inmaterial, tiene menores oportunidades y elecciones, y se puede considerar un ciudadano “a medias” (Burchardt *et al.*, 1999; Kenyon *et al.*, 2002; TGS, 2005).

La exclusión social implica falta de accesibilidad, a su vez, íntimamente relacionada con el uso de los modos de transporte que permiten a los individuos “ir y volver”. El modo en que exclusión social y transporte se encuentran relacionados depende de las actividades de las que una persona es excluida; de los factores determinantes de la exclusión y del grado en que el transporte forma parte de ellos. Existen tres tipos de procesos de diversa naturaleza que influyen en la relación entre exclusión social y transporte: la organización del espacio-tiempo en los hogares; el sistema de transporte y la organización espacio-temporal de las instalaciones y los bienes o servicios a los que las personas intentan acceder. Las categorías de exclusión relacionadas con el transporte son múltiples: física, geográfica, de instalaciones, económica, temporal, psicológica y espacial (Gaffron *et al.*, 2001).

Se puede afirmar que accesibilidad, exclusión social y movilidad están estrechamente vinculadas, ya que desplazarse es una necesidad básica, porque permite el acceso, la creación de redes sociales y se puede considerar una de las libertades de las sociedades democráticas (Hine y Mitchell, 2001; Cass *et al.* 2005; Preston y Rajé, 2007; Lazo, 2008). Un sistema de transporte deficiente implica un incremento de los costos individuales y sociales y contribuye a la exclusión social, porque restringe el acceso de los ciudadanos a las oportunidades de trabajo y educación. Además, la población menos favorecida se ve más afectada por la accidentalidad y la contaminación producida en su operación (SEU, 2002; Litman, 2003; Blumenberg y Shiki, 2003; TGS, 2005; Yi, 2006; Qureshi, 2007; Gullo *et al.*, 2008).

Los usuarios del transporte público colectivo se enfrentan a barreras

de acceso, disponibilidad, costo y tiempo para acceder al sistema. La movilidad de los ciudadanos ha crecido en torno a la utilización del automóvil en un 40% en la segunda mitad del siglo XX, pero las personas que dependen del transporte público o no motorizado experimentan una brecha muy amplia entre el lugar al que necesitan ir y la posibilidad de llegar hasta él. Las directrices de los gobiernos han favorecido la utilización del automóvil y solo hasta ahora se plantea como política de estado la potenciación de los modos de transporte alternativos o sostenibles a los cuales tienen acceso la población menos favorecida (SEU, 2002; Cebollada y Avellaneda, 2008; Currie, 2009, 2010).

Un sistema de transporte público puede generar efectos o economías de red cuyo incremento en el número de usuarios deriva en un aumento de la frecuencia de las líneas regulares de autobuses y en una mejora infraestructural de carácter general, así como en la ampliación de las conexiones, que se traduce en menores tiempos de espera y menor incertidumbre en la duración del viaje (De Rus y Campos, 2005). Además, el consumo energético medio y las emisiones de CO₂ por viajero transportado, en distancias de hasta 10 km, en vehículo privado duplican a las emisiones y consumo del autobús y son cinco veces superiores a las generadas por los modos colectivos electrificados como tranvía o metro (CEC, 2003).

El transporte público colectivo cumple, además, una función que va más allá de la conexión territorial y se configura como instrumento de inclusión social. El coste resulta una variable determinante a la hora de decidir sobre su uso, y proporcionar tarifas bajas es un elemento de integración más para las familias de recursos escasos que llegan a reducir sus costes de desplazamiento, mediante su disminución o sustituyendo el transporte motorizado por la caminata en el total del trayecto o en una parte de él. Sin embargo, estas estrategias solo les proporcionan un acceso limitado a las oportunidades que ofrece la urbe (Avellaneda, 2008; Cebollada y Avellaneda, 2008).

ÁREA DE ESTUDIO

Los procesos de suburbanización y de metropolización que caracterizan el crecimiento de las ciudades desde la segunda mitad del siglo XX, han afectado intensamente a la movilidad urbana y, recíprocamen-

te, el desarrollo de los modos de transporte ha transformado los usos del suelo, como se ha constatado desde hace décadas (Hansen, 1959; Pushkarev y Zupan, 1977; Newman y Kenworthy, 1996; Wegener y Fürst, 1999; Geurs y Wee, 2004). Transporte y uso de la tierra urbana forma un sistema ambiental, social y económico integrado que interactúa con la región circundante sin una frontera clara (Lautso et al., 2004). El impacto del transporte en uso de la tierra está mediada por un cambio en la accesibilidad de una ubicación. La accesibilidad superior aumenta el atractivo de un lugar para todo tipo de usos de la tierra, influyendo así en la dirección del nuevo desarrollo urbano.

La accesibilidad es un factor esencial para la ubicación de tiendas, oficinas y uso residencial. Lugares con alta accesibilidad tienden a desarrollarse más rápidamente que otras áreas (Wegener y Fürst, 1999). E, inversamente, se puede afirmar que una carencia de accesibilidad dificultará el desarrollo, favoreciendo la marginalidad. Esta interacción entre transporte y usos del suelo ha sido más clara en los países desarrollados de Norteamérica y Europa (Cervero, 1989; Hall, 1995; Newman y Kenworthy, 1996), con importantes crecimientos suburbanos, respecto a los países en vías de desarrollo y con un alto porcentaje de ocupaciones informales de suelo. En realidad, los esfuerzos de los países desarrollados están dirigidos a combatir la expansión urbana a través de estrategias de crecimiento inteligente (Danielsen *et al.*, 1999.; Weitz, 1999; Burchell *et al.*, 2000; Práctico, 2005; Filion y McSpurren, 2007) y la consecución de una sociedad con más desarrollo sostenible, integrando el uso del transporte y la ordenación del territorio (Bertolini *et al.*, 2005).

En este sentido, la problemática presentada por Currie (2004; 2010) en las ciudades australianas, similar a la del resto de países industrializados, es completamente distinta a la realidad de las ciudades latinoamericanas. Como Cohen (2004) reconoce, ciudades de Latinoamérica han experimentado un extraordinario crecimiento urbano y es la región con mayor desigualdad de ingresos en el mundo. La pobreza absoluta y relativa es visible en todas las ciudades latinoamericanas y se evidencia a través de la existencia de extensos tugurios, de un gran número de pobres y de bajas cifras oficiales de desempleo, pero altos niveles de subempleo y economía informal.

Además, las ciudades presentan una infraestructura urbana deficien-

te, con servicios públicos precarios y sus ciudadanos se enfrentan a altos niveles de inseguridad y de contaminación ambiental, lo que ha provocado que las élites se hayan aislado en barrios cerrados, incrementando la polarización espacial entre ricos y pobres (Calderia, 2000). Las medidas de ajuste estructural puestas en marcha en la década de los noventa no coadyuvaron a los procesos de desarrollo y la calidad de vida en la mayor parte de las grandes ciudades latinoamericanas ha empeorado respecto a los años 70 (Gilbert, 1996; Stiglitz, 2003; Rodrik, 2006).

El crecimiento descontrolado de estas urbes supone serios problemas de exclusión social, degradación y desorganización (Gilbert, 1996; United Nations, 2003; Cohen, 2004), y los problemas de accesibilidad resultan especialmente importantes para los colectivos más desfavorecidos. En el 2007, cuatro megaciudades (más de 10 millones de habitantes) se encontraban en Latinoamérica; Sao Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires y Río de Janeiro, y el número de habitantes de áreas urbanas ha ido aumentando hasta suponer un 78,5% de la población en el caso de Colombia (CEPAL, 2009).

En Latinoamérica existen crecientes signos de desarticulación del mercado de trabajo, especialmente, en algunas grandes ciudades, como Sao Paulo o Ciudad de México. Este hecho, unido al deterioro en las condiciones del transporte público urbano y a la imposibilidad de ser propietario de un vehículo, supone, para los más pobres, un importante factor de exclusión social. En el centro de Ciudad de México, Manila, Shangai o Sao Paulo, en un día hábil, se circula entre 8 y 15 km/h. Para México existen investigaciones que demuestran que el 20% de los trabajadores emplea más de tres horas en los desplazamientos diarios al trabajo, y que el 10% emplea más de cinco horas. (World Bank, 2002).

Las ciudades centrales de Latinoamérica han experimentado profundas transformaciones, debido a la presión demográfica, a la concentración de actividades económicas en las urbes y a la carencia de una planificación urbanística adecuada a tal presión. El porcentaje de asentamientos informales en estas ciudades es muy elevado (Davis, 2006), cifrándose, en el caso de Colombia, en el 18% de la población total, porcentaje que se eleva hasta el 59% en el caso de la capital (Vargas *et al.*, 2010). Además, presentan una estructura urbana incompatible con la

senda de rápido incremento del índice de motorización; una demanda de transporte que supera los límites de la oferta; un alto porcentaje de participación del transporte colectivo en la distribución por modos, junto a un deseo intenso de poseer un vehículo privado, y un mantenimiento deficiente de calles y espacio vial (Gakenheimer, 1999).

El crecimiento de las ciudades sigue una tendencia radicalmente opuesta al objetivo de movilidad urbana sostenible y prueba de ello es que, en las últimas cuatro décadas, la población urbana ha pasado de suponer un 56,4 a un 79,5%, y se espera que esta proporción siga aumentando (CEPAL, 2009). El fenómeno de dispersión urbana se ha desarrollado en dos direcciones que han incrementado la segregación social, según los ingresos personales. En los países de América Latina se combina la existencia de grandes zonas periurbanas donde predominan asentamientos informales e irregulares y zonas residenciales donde habitan grupos de ingresos medios y altos. La disparidad inicial, económica, se transforma en marginalidad para unos, debido a la falta de seguridad, de equipamientos públicos o de espacios urbanos que permitan un tránsito peatonal seguro; y dependencia de los transportes individuales motorizados, para otros (Clichevsky, 2000; Giraldo *et al.*, 2009).

Las clases medias y altas se hicieron con vehículo privado y presionan a favor de la inversión en infraestructuras que aumenten la capacidad y la velocidad de circulación. Los estratos de rentas bajas se dividieron entre los que podían acceder al sistema de transporte colectivo, que soporta idénticos niveles de congestión que el transporte privado, y los que se vieron obligados a optar por la caminata, la bicicleta o los modos de transporte informales, degradados e inseguros (Figuerola, 2005; Lazo, 2008). Al no existir infraestructuras adecuadas para el desplazamiento de peatones, ni una red de carriles bici segura, aumenta la accidentalidad urbana y empeoran las condiciones de calidad del aire.

Las políticas de transporte desarrolladas durante las últimas décadas se han centrado en el fomento de la movilidad privada motorizada, pensando erróneamente que su velocidad tecnológica coincidirá con la de circulación y la liberalización del transporte público colectivo. Estas estrategias han ido en detrimento de los colectivos cautivos de este modo, por la eliminación de los subsidios y el aumento de las tarifas. Además, la formalización del sistema de transporte colectivo no garantiza avan-

zar hacia la cohesión social, especialmente, cuando se aplican criterios economicistas en su planificación, ya que se dejan áreas del territorio y franjas horarias sin cubrir (Avellaneda, 2007 y 2008; Cebollada y Avellaneda, 2008).

En los países industrializados se llevan a cabo políticas locales que tienen como objetivo que los individuos cambien del modo de transporte privado al público colectivo o a los modos no motorizados, a fin de reducir las emisiones de CO₂. Se están llevando a cabo fuertes inversiones en tecnologías e infraestructuras específicas para estos modos tales como, sistemas Light Rail Transit-LRT y Bus Rapid Transit-BRT, carriles bici, carriles bus o aceras más amplias. Se trata de invertir las cifras de demanda de movilidad hacia los modos menos contaminantes (CEC 2001, 2003, 2006, 2007, 2009). Se están implementando estrategias en pro de la movilidad urbana sostenible y equitativa, apoyándose en una gestión más eficiente con prioridad en los modos de transporte que requieren menos espacio por pasajero-kilómetro. En general, en la gestión de la movilidad urbana se debe dar prioridad, en este orden, a vehículos o viajes de emergencia, al paseo o caminata, a la bicicleta, al transporte público, a vehículos de suministros, a taxis, a vehículos de alta ocupación y, por último, a vehículos privados de un solo ocupante y al estacionamiento (Litman, 2010).

En los últimos años, varias ciudades de Latinoamérica, como Santiago de Chile y Bogotá están logrando modificar los patrones de viaje mediante políticas y proyectos de transporte urbano con un alto impacto positivo en la accesibilidad, la ordenación vial y territorial (Lazo, 2008). En Colombia, desde el 2000, las soluciones de movilidad urbana en las principales ciudades y sus áreas metropolitanas se han fundamentado en el sistema basado en autobuses circulando por carriles exclusivos denominado Bus de Tránsito Rápido-BRT. Este sistema se implementa inicialmente en 1974, en Curitiba, y se caracteriza por ser tronco-alimentado, disponiendo de corredores troncales, con carriles segregados y preferenciales, destinados de forma exclusiva para la operación de buses de alta y mediana capacidad; y una red de rutas pre-troncales y alimentadoras por donde circulan vehículos de menor capacidad (Wright, 2002).

Una de las funciones sociales del transporte público es la conexión de los barrios más pobres con las zonas en las que se concentra la ofer-

ta de empleo. En el 2004, se puso en marcha en Medellín una línea de teleférico que conecta los barrios ubicados en zonas montañosas y donde viven los sectores más empobrecidos, con el sistema de transporte masivo BRT de la ciudad. Esta estrategia se está extendiendo a otras ciudades como Manizales y Santiago de Cali en Colombia o Caracas en Venezuela.

En el 2009 se puso en marcha en Santiago de Cali un sistema de BRT, en el que las líneas troncales tienen una longitud de 49,4 Km, las pre-troncales de 94 km. y las alimentadoras de 112,0 km. Ver Figura 1(a). La operación y control del sistema se realiza en el centro de operaciones que procesa la información suministrada en tiempo real por dispositivos tanto en los vehículos como en las estaciones (CONPES, 2002; 2005).

La unidad administrativa de las ciudades medias y principales de Colombia, que agrupa a distintos barrios es la comuna. En Santiago de Cali hay 22 comunas que se pueden clasificar, según pertenezcan a uno de seis estratos socioeconómicos establecidos mediante una metodología que determina los hogares que carecen de capacidad económica para acceder a servicios públicos, la electricidad, el agua y los servicios de alcantarillado, a falta de datos locales de ingresos o renta (Mina, 2004).

Los menos favorecidos se sitúan en las zonas periféricas que, además de presentar el obstáculo de estar a mayor distancia del área central, cuentan con una oferta de infraestructura de transporte con peores condiciones, no solo por las deficiencias en el estado de la capa de rodadura y drenaje, sino por la sección transversal y las pendientes longitudinales muy fuertes.

La ciudad de Santiago de Cali no se encuentra al margen de los problemas mencionados. Su población supera los dos millones de habitantes, siendo la tercera ciudad de mayor población del país y presenta una densidad de 176,95 habitantes/hectárea (DAPM, 2009). La tercera parte de la población vive en condiciones de pobreza y el 9,8% está por debajo de la línea de indigencia (DANE-DNP, 2009). Sus niveles de analfabetismo también son elevados, 6% de la población, situándose por encima de los niveles medios de las 13 áreas metropolitanas de Colombia, 4,9%. La minoría étnica afrocolombiana supone un 7,6% de la población en las mayores 13 áreas metropolitanas de Colombia, frente al 23,6% en Santiago de Cali. Estos individuos se enfrentan a graves problemas de

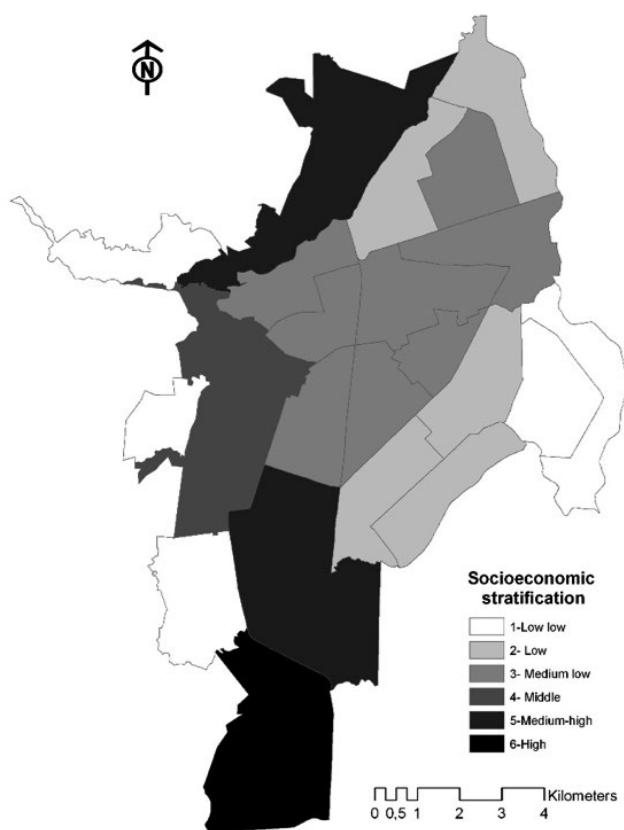


Figura 1. Distribución espacial de estratos socioeconómicos por comunas en Santiago de Cali. Fuente: DAPM, 2009

exclusión social que incluyen inasistencia escolar, mayores tasas de analfabetismo y un mayor porcentaje de pobreza y miseria.

Adicionalmente, la ciudad viene siendo uno de los destinos más importantes en Colombia para las personas víctimas de desplazamiento forzado causado por el conflicto armado y sufre altos niveles de violencia, debido al poder ejercido por los carteles de la droga (Viáfara, 2006; Naciones Unidas-HABITAT, 2007). La integración de los barrios de las ciudades en expansión, situados en el extrarradio, es cada vez menor debido al crecimiento urbano descontrolado, lo que redundará en una reducción en el acceso a los distintos bienes y servicios y al empleo (Banco Mundial, 2002; UTP, 2007).

METODOLOGÍA

Los indicadores económicos y sociales del transporte se encuentran estrechamente vinculados a los métodos de evaluación económica. Los primeros incluyen el análisis de generación de empleo, impacto sobre el producto interno bruto y análisis costo-beneficio, en relación con actuaciones en transporte. Los segundos se refieren a la equidad, es decir, a la influencia de la configuración del sistema de transporte en la distribución de costos económicos y beneficios entre regiones y grupos sociales.

Otros métodos de evaluación ponen en relación la provisión de transporte y la seguridad vial, la equidad o la posibilidad de contar con diferentes oportunidades laborales o de acceso a servicios públicos (Geurs, 2001). En este contexto, la equidad horizontal de oportunidades requiere la existencia de un nivel mínimo de servicio de transporte público en su área de influencia, o la reasignación de los ingresos de peaje a la infraestructura vial.

La equidad vertical incluye tres componentes: espacial, social y económica. La equidad espacial se relaciona con la dotación equitativa en el territorio de servicios de transporte público e inversiones en infraestructura, particularmente en zonas periféricas y/o rurales. La equidad social se refiere a la disposición de servicios especiales de transporte público adaptado para personas en desventaja. La equidad económica hace referencia a los servicios de transporte público dirigidos a usuarios sin acceso a un vehículo privado motorizado (Banister, 2005; Litman, 2010), o incluso, como en el contexto latinoamericano, que no dispongan de medios económicos para pagar las tarifas del transporte público.

Los métodos de planificación tradicionales de los sistemas de transporte urbano tienen como objetivo principal la demanda y no consideran aspectos relacionados con la equidad socioeconómica o espacial. Este hecho ha provocado que se incorpore el concepto de personas y territorios en desventaja de transporte a los análisis de movilidad (Hine y Mitchell, 2001). La desventaja de transporte es un fenómeno multidimensional y complejo que está propiciado por diversos factores: bajos ingresos, no posesión de vehículo privado motorizado, discapacidad, barreras idiomáticas o culturales, pertenencia a minorías étnicas, aislamiento social, residencia en zonas aisladas, acompañamiento a niños o adultos discapacitados, dependencia de tratamiento médico frecuente,

etc. (Litman, 2010). Diversos estudios muestran las relaciones entre las minorías étnicas, las situaciones de inseguridad ciudadana y los grupos de bajos ingresos, que están en situación de desventaja de transporte (TGS, 2005; DfT, 2005).

Índice de necesidad social de transporte

Actualmente, las estadísticas elaboradas acerca de viajes y desplazamientos en áreas urbanas no presentan información sobre demanda insatisfecha o necesidades latentes, lo que dificulta el análisis del papel que desempeña el transporte en la exclusión social (McCray y Brais, 2007). Para elaborar el indicador de la necesidad de transporte se tomó como base la estructura del índice propuesto por Currie (2004, 2010) para ciudades australianas, y empleado, posteriormente, para Palermo en Italia (Amoroso *et al.*, 2010).

No obstante, dadas las particularidades expuestas sobre las ciudades latinoamericanas, se propone una revisión de las variables incorporadas y de sus ponderaciones, más acorde con las condiciones socioeconómicas y urbanas de estas ciudades. El índice de necesidad social de transporte-ITSN se ha calculado para las 22 comunas pertenecientes a Santiago de Cali. Este nivel de desagregación espacial responde a la dificultad de obtención de datos por barrios, situación común al conjunto de Latinoamérica. El ITSN se calculó como la suma ponderada de indicadores de desventaja en transporte, ya que se entiende que este factor es indicativo de una mayor necesidad social de transporte público, de calidad y con tarifas adaptadas para los colectivos que más requieren este servicio:

$$ITSN_j = \sum_{i=1}^n TI_{ij} P_i \quad (1)$$

Donde:

- $ITSN_j$: índice de necesidad social de transporte para la comuna j
- TI_{ij} : índice tipificado de desventaja en transporte del aspecto i para la comuna j
- P_i : ponderación del indicador de desventaja en transporte del aspecto i

Los indicadores de desventaja en transporte de cada aspecto i se tipificaron para que tomaran valores entre 0 y 1, utilizando la siguiente ecuación:

$$TI_{ij} = \frac{I_{ij} - I_i^{\min}}{I_i^{\max} - I_i^{\min}} 100 \quad (2)$$

Donde:

- TI_{ij} : índice tipificado de desventaja en transporte relativo al aspecto i para la comuna j
- I_{ij} : índice de desventaja en transporte relativo al aspecto i para la comuna j
- $I_i^{\max}$: máximo valor del índice de desventaja en transporte relativo al aspecto i
- $I_i^{\min}$: mínimo valor del índice de desventaja en transporte relativo al aspecto i

El indicador de desventaja en transporte se elaboró a partir de las cifras del Departamento Administrativo de Planeación Municipal - DAPM de la Alcaldía de Cali (DAPM, 2009). Como se ha mencionado previamente, la teoría sobre exclusión social y transporte considera aspectos de desventaja individuales: la pertenencia a capas de ingresos bajos o muy bajos o minorías étnicas, la falta de acceso a un vehículo privado motorizado, la edad, el analfabetismo y la situación laboral (Denmark, 1998; Litman, 2010), a los que se añaden aspectos específicos de cada comuna que hacen que la población que habita en ella se encuentre en posición de desventaja en transporte cuanto mayor es su valor: la distancia al centro; el grado de inseguridad existente en la misma; el nivel socioeconómico medio de la comuna; el grado de accesibilidad a servicios de sanidad, educación, recreación y a actividades económicas.

Las ponderaciones para el indicador se han obtenido con la aplicación de un método de análisis multivariante, el análisis de componentes principales - ACP. La utilización de este método consigue reducir el número de indicadores seleccionados a un grupo más pequeño de componentes incorrelacionados que explican la varianza total y son una combinación lineal de las variables originales (Jolliffe, 2002). Las variables y pesos que finalmente se incluyeron figuran en la Tabla 1.

Tabla 1. Ponderadores para ITSN

Indicadores de desventaja en transporte	Ponderación (%)
Proporción de adultos sin acceso a vehículo privado motorizado	11,40
Proporción de población analfabeta	11,09
Proporción de población que no trabaja	11,11
Proporción de población con alguna limitación	12,24
Proporción de población en estrato socioeconómico bajo y muy bajo	12,92
Proporción de población entre 0 y 4 años	13,65
Índice de accesibilidad a la educación (estudiantes/institución escolar)	8,22
Índice de inseguridad (homicidios/1.000 habitantes)	5,67
Índice de ingresos (inversa del estrato socioeconómico al que pertenece la comuna)	13,70

Fuente: elaboración propia

Los indicadores que definitivamente se consideraron refieren la desventaja de las personas y especificidades de la comuna. El peso asignado a los factores específicos de la comuna supone, prácticamente, un tercio del total. Este hecho pone de manifiesto que las necesidades relativas, representativas de equidad vertical, están influidas por las condiciones de vida en la comuna.

Índice de provisión de transporte público

El *indicador de provisión de transporte público* IPTP se elaboró con la información de las bases de datos del Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Cali (DAPM, 2009) y la cartografía digital suministrada por Metrocali S.A., que gestiona el sistema de transporte público masivo en la ciudad (Metro Cali S.A., 2010).

El indicador IPTP se estimó como un índice de accesibilidad topológica (Rodrigue et al., 2006), basado en la infraestructura (Geurs, 2004). Se calculó como el cociente entre la sumatoria de las paradas por comuna por cada servicio o modo disponible s_{ij} ponderadas por la capacidad de los vehículos w_{ci} y las frecuencias de paso promedio por cada parada w_{fi} , ver tabla 2, y el producto del área A_j por la población P_j de la comuna considerada. La expresión utilizada para el cálculo de IPTP es:

$$IPTP_j = \frac{1}{P_j A_j} \sum_{i=1}^n s_{ij} w_{ci} w_{fi} \quad (3)$$

$$w_{ci} = \frac{c_i}{c_{\min}} \quad (4)$$

$$w_{fi} = \frac{f_i}{f_{\min}} \quad (5)$$

Donde:

- IPTP*: índice de provisión de transporte público por comuna *j*
n: número de modos y/o servicios de transporte público disponible
s_{ij}: número de paradas para el modo *i* en la comuna *j*
w_{ci}: factor de ponderación por capacidad del modo *i*
w_{fi}: factor de ponderación por frecuencia del modo *i*
A_j: área de la comuna *j*
P_j: población de la comuna *j*
c_i: capacidad del vehículo del modo *i*
c_{min}: capacidad del vehículo más pequeño entre los modos disponibles
f_i: frecuencia para el modo *i*
f_{min}: frecuencia más baja entre los modos disponibles

Tabla 2. Características de cada tipo de servicio disponible

Tipo de servicio/ modo	Capacidad del vehículo (pasajeros) <i>c_i</i>	Frecuencia promedio (vehículos por hora) <i>f_i</i>
Troncal	160	7,5
Pre-troncal	100	6,0
Alimentador	50	5,0

Fuente: elaboración propia con base en Metro Cali S.A., 2010

El índice IPTP para cada comuna se tipificó tal y como figura en la ecuación (2).

A diferencia del índice de provisión de transporte propuesto por Currie (2010) y utilizado posteriormente por Amoroso *et al.* (2010), que se basa en las características de área de influencia y el nivel de servicio disponible en cada parada; en los indicadores de provisión de transporte

público propuestos se incorporó el número de pasajeros que cada parada es capaz de absorber, en términos absolutos y como proporción de la población total de la comuna, en términos relativos.

Disparidad entre necesidad y provisión de transporte

La brecha existente entre la necesidad social de transporte, desde la perspectiva de personas en desventaja de transporte y la provisión de transporte público disponible en cada comuna, se denomina índice de disparidad entre las necesidades y provisión de transporte - IDNP, y se calcula como diferencia de los valores del ITSN e IPTP:

$$IDNP = ITSN - IPTP \quad (6)$$

Donde:

IDNP: índice de disparidad entre necesidad y provisión de transporte

ITSN: índice de necesidad social de transporte para la comuna

IPTP: índice de provisión de transporte público

Indicadores y aspectos sociodemográficos del área de estudio

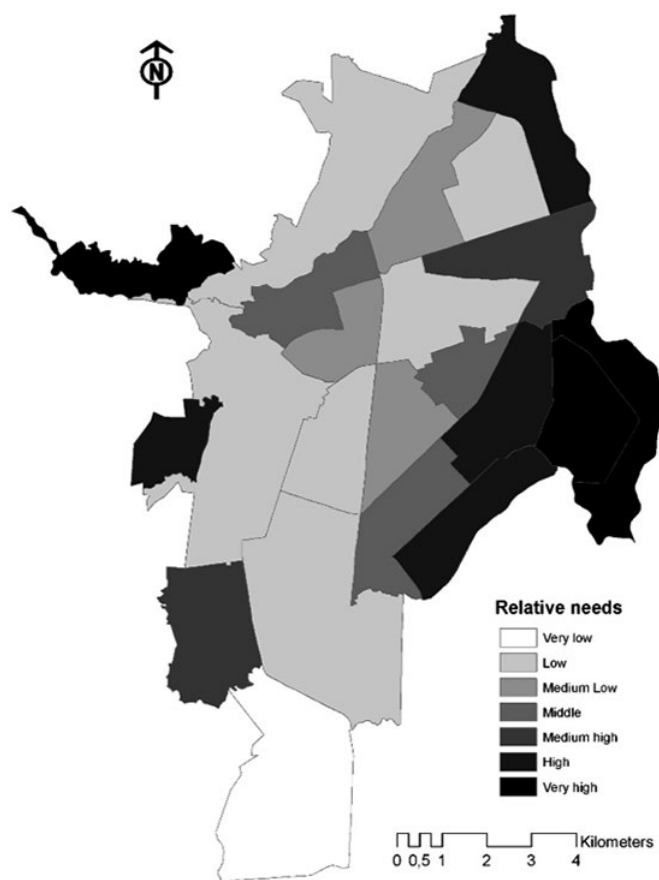
Los indicadores ITSN, IPTP e IDNP por comuna se dividieron en siete (7) intervalos, utilizando el método de puntos de ruptura natural o método de optimización de Jenks para ser representados cartográficamente (Baza *et al.*, 2009).

RESULTADOS

Los valores para cada índice se representaron cartográficamente con un sistema de información geográfica - GIS. Adicionalmente, se compararon los valores del IDNP y se ordenaron las comunas, de acuerdo a ITSN, IPTP e IDNP. Finalmente, se tipificaron las comunas, según sus niveles de brecha, indicativo de situación favorable o desfavorable en la relación necesidades-provisión.

En la Figura 2 se muestran los resultados de los ITSN en el mapa de la

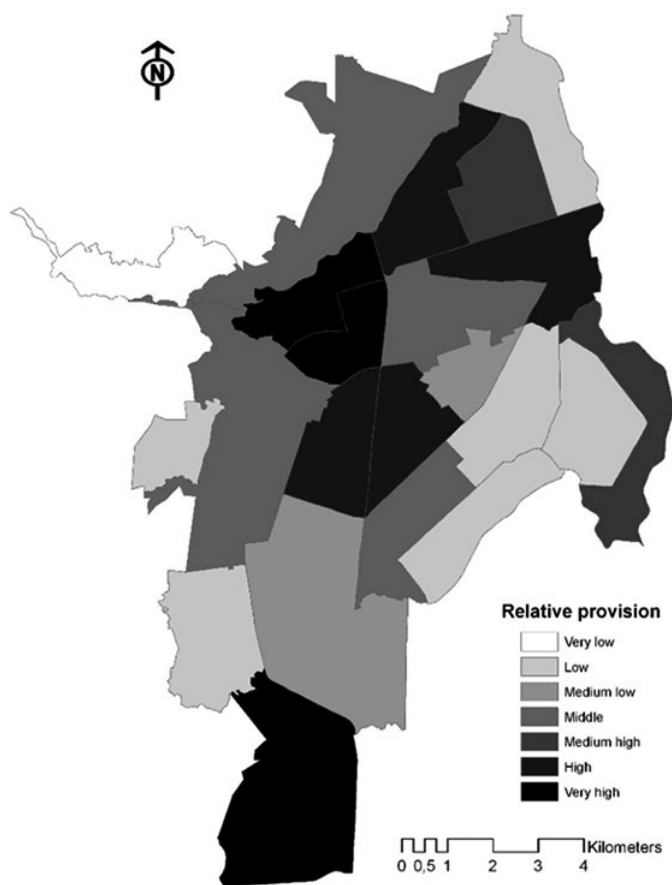
ciudad discriminado por comunas. Para el ITSN se identifican regiones en la periferia, pero con un comportamiento simétrico tanto al este y noreste como al oeste. En el sur de la ciudad hay una comuna que pese a estar situada en la periferia, presenta unos resultados muy favorables, mientras que comunas del oeste aparecen con necesidades relativas muy altas.



Fuente: elaboración propia.

Figura 2. Índice de necesidad social de transporte-ITSN

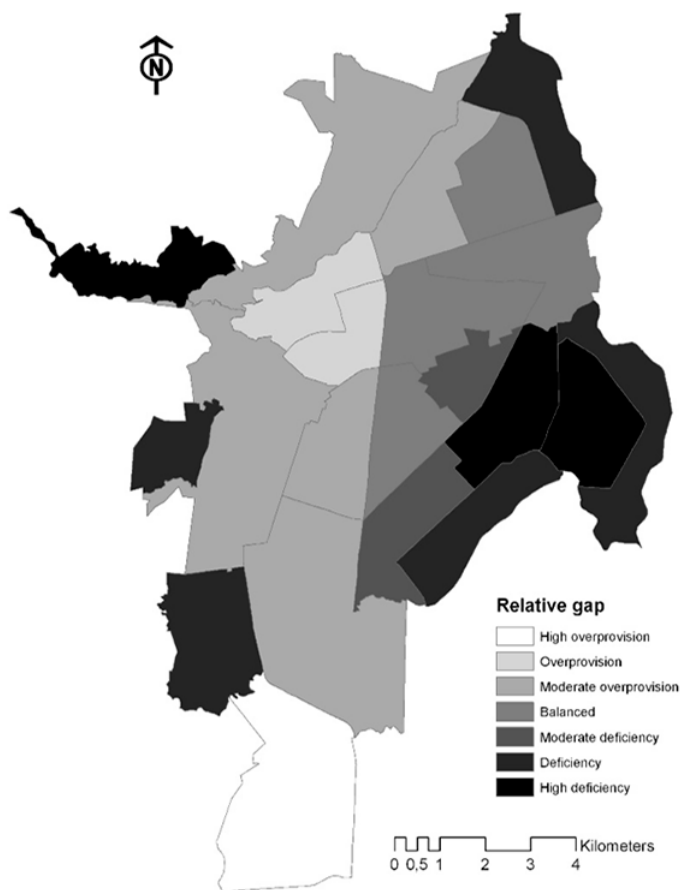
En la Figura 3 se muestran los resultados de los índices de provisión de transporte en el mapa de la ciudad dividido por comunas. Para el IPTP la disposición de las zonas es más equilibrada, con zonas tanto en el oeste como el este y el noreste de manera simétrica.



Fuente: elaboración propia.

Figura 3. Indicador de provisión de transporte público-IPTP

En la figura 4 se recogen los resultados del IDNP en el mapa de la ciudad fraccionado por comunas. Para el IDNP, si bien tres comunas centrales dejan de formar parte del grupo de alta sobre-provisión, en el que solo permanece la comuna al extremo sur de la ciudad. La mayor concentración de ejes troncales en las comunas centrales, correspondientes al área de negocios en el centro, da lugar a una moderada sobre provisión en IDNP, mostrando una orientación longitudinal norte-sur, de acuerdo con el trazado de los ejes troncales del sistema BRT.



Fuente: elaboración propia.

Figura 4. Índice de disparidad entre las necesidades y provisión de transporte-IDNP

En la Tabla 3 se muestran los valores obtenidos de ITS_N, IPTP e IDNP. El valor negativo de la brecha podría interpretarse como una situación favorable en la dotación del sistema de transporte público, pero su valor positivo indica una situación claramente deficiente en términos de equidad vertical.

Tabla 3. Indicadores de necesidad, provisión y brecha de transporte por comuna

Comuna	Necesidad Relativa	Provisión Relativa	Brecha Relativa
1	100,00	0,0	100,00
2	26,50	25,71	0,79
3	59,81	100,00	-40,19
4	54,44	51,75	2,68
5	38,72	30,27	8,45
6	82,37	16,43	65,94
7	65,91	46,14	19,77
8	40,66	28,21	12,45
9	55,79	85,50	-29,71
10	32,86	47,51	-14,51
11	56,57	46,92	9,65
12	62,98	24,23	38,75
13	90,12	10,31	79,81
14	95,42	17,55	77,87
15	90,36	16,26	74,10
16	59,67	28,02	31,65
17	24,18	21,43	2,76
18	69,60	13,02	56,58
19	29,14	28,12	1,02
20	86,96	12,59	74,37
21	93,16	31,63	61,52
22	0,00	82,58	-82,58
Total	1315,22	764,19	551,03
Prom.	59,78	34,74	25,05
Máx.	100,00	100,00	100,00
Mín.	0,00	0,00	-82,58
Desv. Estad.	27,37	25,93	45,64

Fuente: elaboración propia.

En la Tabla 4 se recogen el área, la población y la posición que ocupa cada comuna, según el valor de los diferentes índices obtenidos.

Tabla 4. Área, población y ranking, según ISTN, IPTP y IDNP por comuna

Comuna	Área		Población		ISTN ranking	IPTP ranking	IDNP ranking
	Ha	%	Hab.	%			
1	391,08	3,23	61.828	8,40	1	22	1
2	1131,30	9,35	97.722	8,31	20	13	18
3	370,45	3,06	44.186	7,60	11	1	21
4	452,50	3,74	55.965	6,20	15	4	16
5	419,76	3,47	99.844	4,74	17	9	14
6	501,17	4,14	167.678	5,18	7	17	6
7	510,73	4,22	74.169	4,85	9	7	11
8	526,67	4,35	97.967	3,06	16	10	12
9	289,94	2,40	48.382	4,96	14	2	20
10	429,77	3,55	103.671	4,68	18	5	19
11	369,96	3,06	98.492	4,28	13	6	13
12	232,94	1,92	66.676	3,20	10	14	9
13	473,73	3,91	169.510	4,95	5	21	2
14	454,33	3,75	153.420	4,84	2	16	3
15	406,04	3,36	125.078	5,14	4	18	5
16	427,58	3,53	94.485	3,30	12	12	10
17	1255,59	10,38	104.504	4,88	21	15	15
18	542,86	4,49	95.766	3,67	8	19	8
19	1129,83	9,34	100.063	2,77	19	11	17
20	243,95	2,02	64.491	2,40	6	20	4
21	482,89	3,99	86.483	0,40	3	8	7
22	1058,91	8,75	8.103	2,19	22	3	22

Fuente: elaboración propia.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

En este trabajo se ha analizado la relación entre provisión de transporte público y necesidades sociales mediante la construcción de un índice de necesidades sociales de transporte público y otro de provisión de transporte público para la ciudad de Santiago de Cali. Su diferencia permite obtener el valor de la brecha entre necesidades y provisión. Los resultados obtenidos en este trabajo, según la metodología empleada, son coherentes con la realidad socioeconómica latinoamericana, al igual que ocurre en los distintos estudios elaborados para otros países (Hine y Mitchell, 2001; Currie, 2004; Martens, 2006; McCray y Brais,

2007; Qureshi *et al.*, 2008; Titheridge *et al.*, 2009; Currie, 2010; Amoroso *et al.*, 2010;).

Los índices de necesidades de transporte representan una aproximación cuantitativa a un complejo problema, en el cual se afectan un número considerable de variables. Al elaborar el indicador de la necesidad de transporte se tomó como base la estructura del índice propuesto por Currie (2004, 2010) para ciudades australianas, y empleado, posteriormente, para Palermo, Italia (Amoroso *et al.*, 2010). No obstante, dadas las particularidades expuestas sobre las ciudades latinoamericanas, se propone una revisión de las variables incorporadas y de sus ponderaciones, más acorde con las condiciones socioeconómicas y urbanas de estas ciudades.

Los resultados muestran una correspondencia absoluta de las comunas con mayor brecha necesidades-provisión, con las que presentan peores condiciones socioeconómicas. Las comunas con las brechas más altas se corresponden con las más marginadas y alejadas del centro, con los mayores niveles de analfabetismo, inseguridad y desempleo, habitadas por estratos socioeconómicos bajos, sin acceso a vehículo privado motorizado, una gran población infantil y con alta proporción de afrocolombianos. Por el contrario, las comunas centrales presentan valores altos de sobre-provisión.

Este trabajo pone de manifiesto un problema que está afectando severamente a amplios colectivos en Latinoamérica que sufren exclusión social agravada por una provisión deficiente de transporte público, cuya planificación de los sistemas de transporte público debería contar con mecanismos que incluyan las necesidades sociales para la toma de decisiones. Por último, no se debe olvidar que las políticas de transporte público y las políticas sociales locales deben combinarse para lograr la reducción de necesidades de movilidad motorizada y la mejora de los servicios de transporte público.

Referencias

- Amoroso, S., Salvo, G. y Zito, P. (2010). L'accessibilità dei trasporti pubblici come strumento per vincere l'esclusione sociale. XII Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica. Rome, Italy. http://www.sietitalia.org/siet2010/69-Amoroso_Zito_Salvo_paper.pdf
- Ataieyan, S. (2010). Urban accessibility in an inefficient transportation system: Can Te-

- hrani households afford their daily trips? Proceedings of 12 th World Conference on Transport Research (WCTR) Lisbon, Portugal.
- Australian Bureau of Statistics (ABS). (2001). Census of Population and Housing: Socio-Economic Indexes for Areas (SEIFA), Canberra. Available at <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/2039.0.55.0012001?OpenDocument>.
- Avellaneda, P. (2008). Movilidad, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 28(2), 9-35.
- Banco Mundial. (2002). Cities on the move. A world Bank urban transport strategy review. The International Bank for Reconstruction y Development / The World Bank. Washington.
- Banister, D. (2005). *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*. Routledge, London.
- Baza, I., Geymenb, A. y Nogay Erc, S.(2009). Development and application of GIS-based analysis/synthesis modeling techniques for urban planning of Istanbul Metropolitan Area. *Advances in Engineering Software*. Volume 40, Issue 2, pp 128-140
- Bertolini, L., Le Clercq, F. & Kapoen, L. (2005). Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transport Policy*, 12(3), 207-220.
- Blumenberg, E y Shiki, K. (2003). How Welfare Recipients Travel on Public Transit, and Their Accessibility to Employment Outside Large Urban Centers *Transportation Quarterly*, Spring, 57(2). <http://www.uctc.net/papers/646.pdf>
- Burchardt, T., Le Gry, J., Piauchaud, D. (1999). Social exclusion in Britain 1991–95. *Social Policy and Administration* 33 (3), 227–244.
- Burchell, R.W., Listokin, D.; Galley, C.C. (2000). Smart Growth: More Than a Ghost of Urban Policy Past, Less Than a Bold New Horizon. *Housing Policy Debate* 11 (4), 821–879.
- C.E.C. (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES) (2001). White Paper European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370 final. Available at http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
- C.E.C. (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES). (2003). To shift or not to shift, that's the question, Delft: CE Consultants.
- C.E.C. (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES). (2006). Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: Keep Europe moving-Sustainable mobility for our continent Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper COM(2006) 314 final. Available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:EN:PDF>
- C.E.C. (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES). (2007). Green Paper Towards a new culture for urban mobility. COM (2007) 551 final. Available at http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_en.pdf
- C.E.C. (COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES). (2009). Communi-

- cation from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Action Plan on Urban Mobility. COM (2009) 490 final. Available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF>
- Calderia, T. P. R. (2000). *City of walls: crime, segregation, and citizenship in Sao Paulo*. Berkeley: University of California Press.
- Carvalho, D., Rodrigues, A., Hoadley, S. (2010). *Developing Tools to Describe and Improve the Accessibility of Transport*. Proceedings of 12 th World Conference on Transport Research (WCTR) Lisbon, Portugal
- Cass, Noel; Shove, Elyzabeth and Urry, John. (2005). Social Exclusion, mobility and access, *The Sociological Review* 53(3), 539-555.
- Cebollada, Ángel y Avellaneda, Pau. (2008). "Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima" *Scripta Nova*. Vol. XII. nº 270.
- CEPAL. (2009). *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe*. CEPAL/CELADE. Santiago de Chile.
- Cervero, R. (1989). *America's suburban centers: the land use-transportation link*. Unwin Hyman, Boston.
- Clichevsky, N. (2000). "Informalidad y segregación urbana en América Latina", serie Medio ambiente y desarrollo, nº28, Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Cohen, B., (2004). Urban Growth in Developing Countries: A Review of Current Trends and a Caution Regarding Existing Forecasts. *World Development* 32 (1), 23–51.
- CONPES. (2002). Documento 3166-Sistema integrado de transporte masivo de pasajeros para Santiago de Cali – Seguimiento. Consejo Nacional de Política Económica y Social-CONPES. Departamento Administrativo de Planeación Nacional-DNP. Bogotá. Colombia.
- CONPES. (2005). Documento 3369-Sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros para Santiago de Cali - Seguimiento-. Consejo Nacional de Política Económica y Social-CONPES. Departamento Administrativo de Planeación Nacional-DNP. Bogotá. Colombia.
- Currie, G. (2004). Gap Analysis of Public Transport Needs: Measuring Spatial Distribution of Public Transport Needs and Identifying Gaps in the Quality of Public Transport Provision. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 1895, TRB, National Research Council, pp. 137–146. Washington, D.C. U.S.A.
- Currie, G. (2010). Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography* 18, 31–41.
- DANE. (2005). *Censo General 2005*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE. Bogotá. Colombia
- DANE-DNP. (2009). *MESEP/ Misión para el Empalme de las Series de Empleo, Pobreza y Desigualdad*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE. Departamento Nacional de Planeación-DNP. Bogotá. Colombia
- Danielsen, K.A., Lang, R.E., Fulton, W. (1999). *Retracting Suburbia: Smart Growth*

- and the Future of Housing. *Housing Policy Debate* 10 (3), 513-540
- DAPM. (2009). *Cali en cifras 2009*. Departamento Administrativo de Planeación Municipal-DAPM. Alcaldía de Cali. Cali. Colombia
- Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. Versobooks, London.
- De Haan, A., y S. Maxwell (1998), "Poverty and Social Exclusion in North and South", en *IDS Bulletin*, vol. 29, n° 1 (monográfico: Poverty y Social Exclusion in North y South), Institute of Development Studies, University of Sussex, Brighton (Inglaterra), pp. 1-9.
- De Rus, Ginés y Campos, Javier (2005). "Los fundamentos económicos de la política de transporte europea: un análisis crítico", *Investigaciones Regionales*, 7: 193-216.
- Denmark, D. (1998) "The Outsiders: Planning y Transport Disadvantage", *Journal of Planning Education y Research*, 17:231, pp.231-245
- DfT. (2005). *Technical guidance on accessibility planning in local transport plans*. Department of Transport-DfT. London. United Kingdom. <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/accessibility/guidance/gap/>.
- Farrington. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* 15, 319-330
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista Eure*. Vol XXX, n° 94, p. 44-53. Santiago de Chile.
- Filion P., McSpurren K. (2007). Smart Growth and Development Reality: The Difficult Co-ordination of Land Use and Transport Objectives. *Urban Studies* 44 (3), 501-523.
- Gaffron, P., Hine, J. P. y Mitchell, F. (2001). The role of transport on social exclusion in urban scotland. Scottish Executive Central Research Unit. Transport Research Institute, Napier University Edinburgh. Scotland. <http://www.scotly.gov.uk/Publications/2001/05/9027/File-1>
- Gakenheimer, R. (1999). Urban mobility in the developing world. *Transportation Research Part A*. 33 671-689.
- Geurs, K., Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use y transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12, 127-140.
- Geurs, K.T. y Ritsema van Eck, J.R. (2001). Accessibility measures: review y applications. National institute of public health y the environment. Urban research centre. Utrech University. <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.pdf>
- Gilbert, A. (1996). *The mega-city in Latin America*. Tokyo: United Nations University Press.
- Giraldo, F.; Garcia, J.; Ferrari, C. & Bateman, A. (2009). *Urbanización para el desarrollo humano. Políticas para un mundo de ciudades*. London: United Nations-Habitat.
- Gullo, K., Brown, J. y Sorensen, C. (2008). A Model of Social Inequity y Accessibility in Detroit. In: *Future Research Directions in Sustainable Mobility y Accessibility*. Sustainable Mobility Accessibility Research and Transformation-SMART., Center for Advancing Research & Solutions for Society-CARSS. <http://um-smart.org/>
- Hall, P. (1995). A European Perspective on the Spatial Links between Land Use, Development and Transport. In Banister, D. (Ed.), *Transport y urban development*. E & FN Spon, London. 65-88.
- Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land use, *Journal of the American Institute of Planners* 25. 73-76.
- Hine, J. y Mitchell, F. (2001). Better for Everyone? Travel Experiences y Transport Exclución. *Urban Studies*, Vol. 38, No. 2, 319-332.
- Hyy, S. (2005). Smart growth y the transportation-land use connection: what does the research tell us?. *International Regional Science Review* 28, (2), 146-167.
- Jolliffe, I.T. (2002). *Principal Components Analysis*. Springer. New York.
- Kansky, K. (1963) *Structure of transportation networks: relationships between network geography y regional characteristics*, University of Chicago, Department of Geography, Research Papers 84.

- Kenyon, S., Lyons, G., RaVerty, J. (2002). Transport y social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10 (3), 207–219.
- Lautso, K., Spiekermann, K., Wegener, M. Sheppard, I., Steadman, P., Martino, A., Domingo, R., Gayda, S. (2004). PROPOLIS Planning y Research of Policies for Land Use y Transport for Increasing Urban Sustainability Final Report. Available from <http://www.timo-flieger.de/projekte/irpud/PROPOLIS_Abstract_Summary.pdf>.
- Lazo, Alejyra. (2008). “Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile”. *Scripta Nova*, 12 (270).

**Producción social del hábitat y
reproducción de los sectores
populares en la periferia
urbana de Quito**

Gino Grondona-Opazo

GINO GRONDONA

Psicólogo y Grado de Licenciado en Psicología,
Universidad de Valparaíso, Chile.

Especialista en Cooperación Internacional para el
Desarrollo, Escuela Latinoamericana de Coope-
ración y Desarrollo (ELACID) de la Universidad
San Buenaventura Colombia, en convenio con la
Universidad de Pavía (Italia); en Cartagena de In-
dias, Colombia, Magíster en Desarrollo Regional
y Local, Universidad Academia de Humanismo
Cristiano, Santiago de Chile, candidato a Doctor
en Estudios Culturales Latinoamericanos, Uni-
versidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador,
Miembro Drupo de Investigaciones Psicosociales
Universidad Politécnica Salesiana de Ecuador,
Miembro de la Asociación Ibero-Latinoamerica-
na de Psicología Política (AILPP).

Miembro de la Red Académica de Psicología del
Ecuador (RAPsi-E), miembro de la Red Latinoa-
mericana de Formación en Psicología Comuni-
taria, que forma parte del Grupo de Trabajo en
Psicología Comunitaria de la Sociedad Interame-
ricana de Psicología.

Miembro del Consejo Directivo de la Asociación
Ibero-Latinoamericana de Psicología Política
(AILPP), Miembro de la Sociedad Interamerica-
na de Psicología (SIP).

Resumen

La presente ponencia enmarca la producción social del hábitat popular en la periferia urbana de Quito, desde la experiencia de las luchas urbano-populares que han dado forma a la ciudad y su devenir.

Para estos efectos se abordarán los conceptos de hábitat popular y producción social del hábitat, destacando su importancia para la comprensión de los procesos sociourbanos en la región. Luego se presentará una experiencia de lucha popular en la periferia Sur de Quito, y el proceso de elaboración de su propuesta de “barrio del Buen Vivir”. Finalmente, se realizará una reflexión situada sobre la dinámica de producción/transformación del territorio en lugar, de apropiación simbólica de dicho lugar y de reproducción social de los sectores populares; así como también sobre la dinámica de conformación/fortalecimiento del pueblo, en tanto sujeto colectivo.

Todo lo cual nos permitirá problematizar sobre los horizontes de transformación de estas luchas, así como también cuestionar la idea misma de periferia, en tanto el habitar constituye nuestra forma de existir.

CAPITALISMO, CIUDAD Y PRODUCCIÓN SOCIAL DEL HÁBITAT

El proyecto neoliberal/neoconservador, en su pretensión hegemónica y dominante, ha producido importantes impactos a nivel social y territorial en las ciudades latinoamericanas, particularmente en sus metrópolis, de manera tal que las “nuevas formas arquitectónico-urbanas actúan como vectores de la privatización y mercantilización de lo público, contribuyen a la segregación y exclusión socioterritorial de los ámbitos ocupados por los segmentos de la población empobrecida y, por tanto, a la fragmentación social del territorio” (Pradilla Cobos, 2010, p. 508).

Estos impactos han derivado del creciente protagonismo que ha adquirido el capital inmobiliario en la economía y la configuración urbana, lo que ha sido denominado como la urbanización capitalista, cuyos efectos van desde la organización y el funcionamiento de la ciudad, hasta la morfología y el paisaje (de Mattos, 2008; Portes & Roberts, 2008; Pradilla Cobos, 2010).

Este aumento de las inversiones inmobiliarias privadas ha reforzado la imposición de la lógica capitalista al desarrollo urbano, lo que fue impulsado por el conjunto de reformas estructurales, las llamadas ‘políticas de ajuste estructural’. Siguiendo a de Mattos (2008), dentro de las razones que explican este aumento de las inversiones inmobiliarias privadas, podemos mencionar las siguientes: a) las dinámicas de globalización financiera de la economía mundial, que por medio de políticas de liberalización y desregulación desde los años setenta, han incidido en el aumento de la inversión en bienes raíces y el desarrollo de los negocios inmobiliarios; b) la imposición de un enfoque de gestión pública sustentado por criterios de neutralidad y subsidiariedad, que ha generado condiciones más favorables para los negocios inmobiliarios, reemplazando la planeación urbana racionalista, por propuestas de gobernanza y planificación estratégica, todo lo cual favorece los intereses y aspiraciones de los actores que tienen más poder y capital; y c) la difusión de estrategias de competitividad urbana y de ‘*city marketing*’, en el entendido de que captar mayores volúmenes de inversión inmobiliaria constituye un requisito para incrementar la capacidad productiva y el crecimiento de las ciudades.

De esta manera, el actual patrón de acumulación neoliberal propicia la generación de grandes proyectos de desarrollo inmobiliario mixtos, de centros comerciales socialmente diferenciados y de unidades habitacionales cerradas. Lo que conlleva importantes efectos a nivel de la privatización de los espacios públicos, la fragmentación socioterritorial y la hegemonía del automóvil privado sobre el transporte público (Pradilla Cobos, 2010). Esto da cuenta de un tránsito desde un urbanismo a escala urbana, a un urbanismo puntual centrado en los megaproyectos inmobiliarios.

Este tipo de urbanización capitalista dominante en América Latina, ha tenido importantes efectos negativos de lugar (Duhau, 2013a), descritos como ciudad informal, ciudad difusa, ciudad desbordada, entre otros; que pretenden dar cuenta de un aumento de las desigualdades y exclusiones socioterritoriales, y de un marcado proceso de periurbanización en nuestras ciudades (de Mattos, 2008).

Esta expansión de la ciudad hacia la periferia se da en condiciones muy polarizadas, por un lado se generan barrios *bunker*, con sofisticados sistemas de seguridad, con base en proyectos inmobiliarios; y por otro lado barrios *ghetos*, carentes de infraestructura y servicios básicos, al margen de las políticas habitacionales y de vivienda y, por tanto, con un importante componente de autoconstrucción. Por un lado *ciudadanos sin ciudades*, y por el otro, *ciudades sin ciudadanos*.

Esto se entiende si consideramos que las lógicas de producción de barrios y viviendas son heterogéneas, e incluyen tanto las lógicas del Estado y el mercado como las lógicas de la necesidad, que por medio del acceso a las tomas de tierras generan un mercado popular informal, generalmente invisibilizado y negado (Abramo, 2013). Esto ha sido considerado como un elemento estructural central para la reproducción de la vida urbana en nuestra región y de hecho, la ocupación del suelo urbano puede ser considerada una de las claves en la reproducción de la vida de los pobres urbanos desde hace décadas (Erazo, 2013).

Este mercado popular informal ha sido complementario al mercado formal en la provisión de suelo, y se configura en torno a dos sectores: a) popular, en base a loteos, cuya tendencia es la expansión continua, produciendo una estructura difusa de territorialidad en la informalidad urbana; y b) asentamientos populares consolidados, estructurados y articulados entre sí, con una alta densidad de población y de vivienda.

Esto nos permite hablar de una *ciudad informal difusa* y una *ciudad informal compacta*, que dan cuenta de una importante heterogeneidad estructural (Abramo, 2013).

Al respecto Vélez (2014) plantea que en las ciudades latinoamericanas las zonas residenciales se expresan como una dualidad, entre las que son planificadas y las que no. Las primeras se han desarrollado en torno al llamado urbanismo moderno, con base en conceptos como diseño urbano, ordenamiento territorial u otros semejantes, que buscan imponer en la ciudad una racionalización del espacio urbano, un orden/disciplina socioespacial. En cambio las segundas se han desarrollado casa a casa, predio a predio, en la búsqueda de un lugar para habitar; y hoy constituyen una gran masa dinámica que (re)construye día a día la ciudad en Latinoamérica, prescindiendo de expertos en urbanismo o arquitectura, subvirtiendo el orden de la ciudad moderna, generando un desorden/indisciplina socioespacial. En palabras de la autora, “las ciudades latinoamericanas han sido construidas mayoritariamente por sus habitantes, sin planeación ni diseños preliminares, sin paradigmas de referencia, solo atendiendo sus necesidades inmediatas de abrigo o techo que indudablemente se consolidan como hábitat, y al cual con frecuencia se le adjetiva como hábitat popular” (Vélez, 2014, p. 619).

Este hábitat popular ha sido definido como “grandes extensiones de asentamientos irregulares autoproducidos de modo incremental por sus habitantes, donde vive buena parte de las clases subalternas de las ciudades latinoamericanas” (Connolly, 2013, p. 2), denominados de variadas maneras: villas miseria, favelas, poblaciones callampas, barrios marginales, etc. Esta praxis del hábitat popular condujo al desmontaje del pensamiento moderno dicotómico (urbano/rural, moderno/tradicional, marginal/integrado, formal/informal, entre otros.), en la medida que visibilizó una compleja trama en torno a la realidad urbana, lo que constituyó el llamado ‘paradigma latinoamericano del hábitat popular’, que desde mediados de la década de los ochenta ha orientado la investigación urbana en la región.

En este sentido, diversos autores vienen planteando la necesidad de desarrollar enfoques propios sobre las ciudades latinoamericanas, que generen rupturas con las teorías del urbanismo moderno que pro-

vienen en su mayoría de Europa (Connolly, 2013; de Queiroz, 2013; Duhau, 2013b; Vélez, 2014). Pradilla (2014) sostiene que así como el capitalismo en nuestra región no siguió el mismo camino que en Europa o Estados Unidos, los procesos de urbanización tampoco siguieron los mismos modelos ni sus mismos ritmos, lo que a su juicio devela la homogeneización derivada del mito ideológico neoliberal de la globalización y sus ciudades globales, pretendiendo aplicar en todos los países del sur global “las mismas recetas de políticas económicas, sociales y territoriales engendradas en los países hegemónicos del patrón neoliberal de acumulación, imponer su verdad única, explicar sus procesos, incluidos los urbanos, mediante las mismas conceptualizaciones y modelos contruidos para analizar los suyos propios, en una clara muestra de colonialismo intelectual” (Pradilla Cobos, 2014, p. 39).

Duhau (2013b) plantea que el interés de las ciencias sociales por estudiar las ciudades en América Latina comienza recién a mediados del siglo XX, y que ha transitado desde enfoques funcionalistas, pasando por la teoría de la dependencia, hasta llegar a las propuestas de la nueva sociología urbana francesa, entendida como una ‘economía política de la urbanización’, en el marco del concepto de ‘urbanización capitalista’, que se articulaba en torno al papel de la ciudad en el proceso de acumulación y en la reproducción de la fuerza de trabajo.

Este último enfoque de investigación sobre la cuestión urbana dio paso, a finales de la década del ochenta, a la elaboración de distintas agendas de investigación en la región, en el marco del proyecto internacional llamado Iniciativa Global de Investigación Urbana, lo que constituyó una carta conceptual que orientó la investigación urbana en la región, organizada en torno a tres núcleos: a) globalización económica y cambios en la división internacional del trabajo, b) mercado de trabajo y reestructuración social de las ciudades, y c) gobernanza urbana (Duhau, 2013b).

Esta agenda se ha traducido en investigaciones orientadas desde la oposición procesos globales/ciudades y espacios locales, actualizando un sistema conceptual con base en categorías binarias (público/privado, individual/colectivo, entre otras), y enfatizando en los temas relativos a las grandes metrópolis latinoamericanas, en desmedro de los procesos de urbanización informal, de la acción colectiva y de los conflictos urbanos.

Esta hegemonía epistémica, con su pretensión de universalidad, nos plantea importantes desafíos en el sentido de que “busquemos documentar los pueblos que han quedado fuera de las narrativas hegemónicas de la historia y de la modernidad, y construir una investigación con la intención de transformación política” (de Queiroz, 2013, p. 121), ya que si observamos nuestra región desde la óptica de la cultura europea (y su relación con los impactos culturales de la industrialización, la urbanización y la modernización), lo único que veremos será una sociedad tradicional que se resiste al desarrollo.

En esta perspectiva, Ortíz nos plantea la necesidad de repensar la vivienda como “el componente más importante del espacio urbano, concebirla como proceso social y como producto cultural, y valorarla como bien y activador tanto macro como microeconómico” (Ortíz, 2008, p. 2). Es decir, valorar la vivienda desde su dimensión microeconómica (como potenciadora de la economía popular y solidaria) y macrosocial (como factor de integración y cohesión social); y no solo desde su dimensión macroeconómica (como expansión del mercado inmobiliario) y microsocioal (como unidad familiar de reproducción). Sobre todo si consideramos que esta última dimensión conlleva su exclusiva valoración en tanto producto industrial, mercancía y patrimonio individual, lo que conduce a la producción masiva de viviendas sin pensar en la ciudad que se produce de este modo, y por tanto no se producen hábitas incluyentes ni sustentables (Ortíz, 2008, 2011). Se puede decir que solo habrá ciudades y comunidades sostenibles, en sociedades sostenibles.

Se entiende por producción social de hábitat a todos aquellos “procesos generadores de espacios habitables, componentes urbanos y viviendas que se realizan bajo control de autoproductores y otros agentes sociales que operan sin fines de lucro. Pueden tener su origen en las propias familias actuando individualmente, en grupos informales, en empresas sociales, como las cooperativas o en las ONG productoras e instituciones de beneficencia que atienden emergencias y grupos vulnerables” (Ortíz, 2008).

Y siguiendo a Ortíz (2008), la producción social del hábitat contempla las siguientes dimensiones que le dan forma y sentido, en el marco de los procesos urbanos en nuestra región:

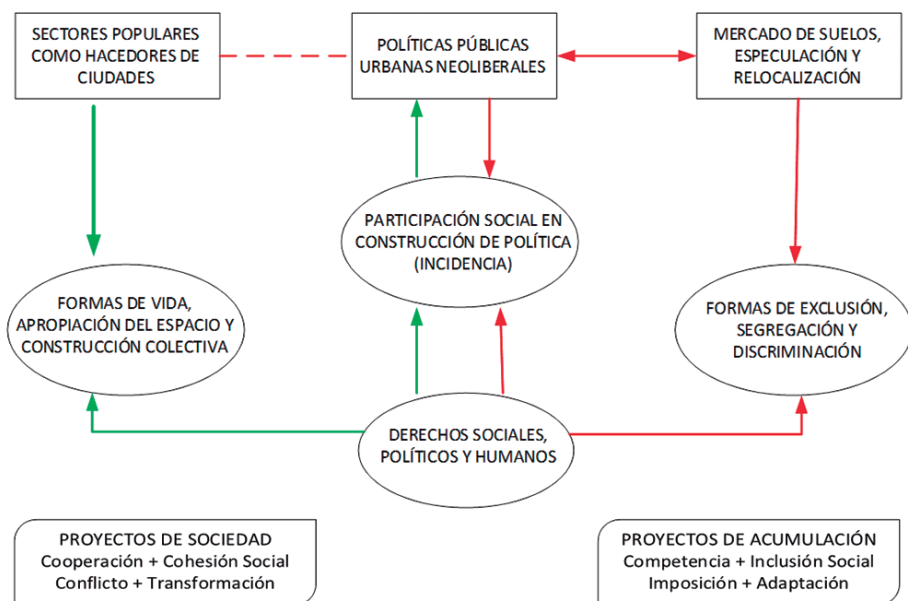
- Satisfacción de necesidades y ejercicio de derechos
- Gestión basada en la solidaridad y la complementariedad
- Participación activa de los habitantes organizados
- Planificación, gestión y control consensuados
- Apoyo y asistencia técnica interdisciplinaria
- Estrategia de incidencia política en la gestión pública
- Gestión intersectorial y desarrollo de instrumentos jurídicos, normativos, administrativos, económicos y técnicos
- Producir vivienda y otros componentes físicos y sociales.

En síntesis, se puede sostener que estamos frente a un complejo escenario que agrupa diversas praxis, en torno al acceso a la tierra, la vivienda y la ciudad, en un contexto generalizado de políticas neoliberales que, aunque son resistidas por diversas comunidades, dan cuenta del paisaje normativo que tensiona las luchas urbanas.

Este complejo escenario se puede graficar a partir de una dualidad. Por un lado tenemos un modelo dominante de mercado de suelos, especulación y relocalización, que produce diversas formas de exclusión, segregación y discriminación social, limitando el ejercicio de los derechos sociales, políticos y humanos, dando pocos espacios para la participación activa de los habitantes. Este modelo se sostiene en proyectos de acumulación, que se basan en la competencia económica, la inclusión social, la imposición de formas de habitar y la exigencia de adaptación de las poblaciones.

Por otro lado, tenemos un modelo que se articula desde los sectores populares considerados como *hacedores de ciudades*; lo que produce diversas formas de vivir y habitar, de apropiación del espacio y de construcción colectiva de la ciudad. Este modelo produce proyectos de sociedad, que se basan en la cooperación, la cohesión social, el conflicto y la transformación social como horizontes.

Figura 5. Modelo hacedores de ciudades



Fuente: el autor

Comunidad del Buen Vivir Los Pinos



El Comité de Desarrollo Comunitario Los Pinos (CDC-LP) es una organización urbano-popular que en el año 2006 inició un proceso de ocupación y lucha por la tierra, en la periferia del Distrito Metropolitano de Quito. Durante este proceso, los miembros del CDC-LP “han conformado una comunidad que da cuenta al mismo tiempo, de su heterogeneidad histórico-cultural (su diversidad) y de su homogeneidad económico-social (su pobreza)... se trata de familias jóvenes, con diversos orígenes culturales, migrantes campo-ciudad, lideradas por mujeres y con un importante nivel de carencias económicas, cuyos principales problemas son el acceso a la tierra, al trabajo, la carencia de servicios básicos e infraestructura comunitaria, y su reproducción social tanto material como simbólica” (Rodríguez, Grondona-Opazo, Erazo, & Festjens, 2016, p. 50).

Esa lucha popular se ha caracterizado por los antagonismos externos e internos. Externos, en relación con la delimitación del territorio en disputa y con la identificación de las entidades públicas con las competencias legales para su administración, a lo que se suman las exigencias técnicas que muchas veces no pueden ser resueltas por estas organizaciones. Internos, a partir del conflicto entre liderazgos femeninos provenientes de la primera y de la actual directiva. Pese a lo anterior, actualmente el CDC-LP se encuentra en un proceso de fortalecimiento y consolidación de su proyecto de “Comunidad del Buen Vivir Los Pinos” (Rodríguez et al., 2016).

Por otro lado, dentro de los aportes innovadores de esta lucha popular, se pueden mencionar los siguientes (Rodríguez et al., 2016):

- La búsqueda activa de apoyos externos en el ámbito universitario, lo que permitió conformar y consolidar una red de apoyo técnico-profesional, en torno a lo cual se ha implementado un proceso de acompañamiento psicosocial, y la generación de estudios técnicos sobre topografía, alcantarillado, agua potable y vías.

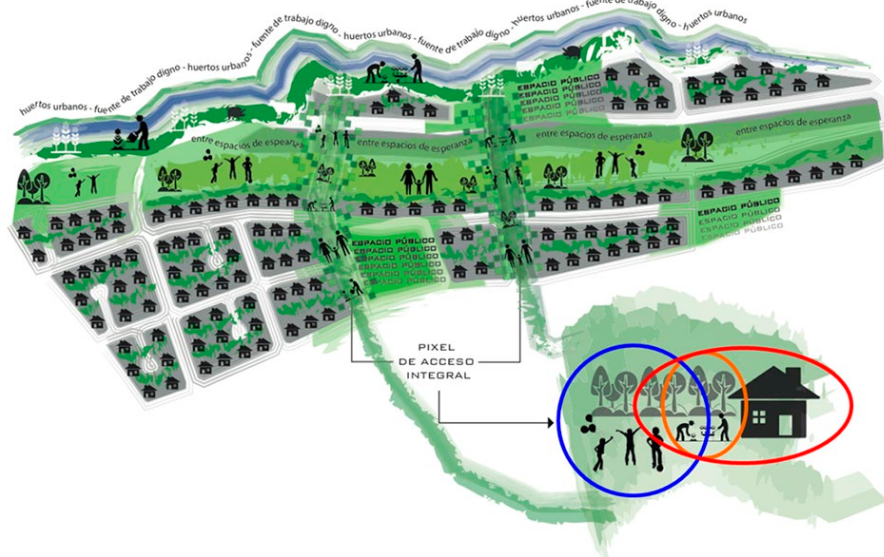


- La definición de una estrategia de producción social del hábitat, que incluyó desde talleres sobre vivienda, barrio y ciudad, pasando por un fortalecimiento del sentido de comunidad y de sus capacidades organizativas hasta un trabajo sistemático con Arquitectos Sin Fronteras de Reino Unido, en el cual se desarrolló un proceso de diseño participativo a escala de vivienda, barrio, ciudad y comunidad, lo que generó un informe final que sistematizó el proceso (Apsan, de Carli, Nuñez, & Shinkins, 2014).





- La creación de un Equipo Técnico-Popular, conformado por miembros de la directiva del CDC-LP y profesionales de la red de apoyo externo. Este Equipo se dedica a elaborar el proyecto de “Comunidad del Buen Vivir Los Pinos” y a implementar una red y acciones de incidencia política en torno a dicho proyecto. Este proceso permitió que el proyecto obtuviera reconocimiento internacional, a partir de su presentación en el marco de las reuniones preparatorias de la Conferencia Hábitat III (2016), que obtuviera el puesto 32 entre 127 proyectos presentados al Concurso Internacional de Desarrollo Urbano e Inclusión Social (CAF 2016), y que finalmente obtuviera el Premio Producción Social de Hábitat 2017 (HIC 2017).



Finalmente, dentro de los logros del proceso, destaca el haber demostrado en los hechos, que el espacio urbano puede ser producido a partir de un proceso colectivo, autogestionado y de organización popular, que en diálogo permanente con profesionales del campo de las ciencias sociales, propone la conformación de una comunidad basada en sus propias concepciones sobre el Buen Vivir. En conclusión, se puede decir que “la comunidad y los espacios sociales diseñados para la participación permitieron impulsar y fortalecer el proceso de creación y activación del saber popular, y la articulación con las condiciones y constricciones presentes en el marco del ordenamiento territorial. A su vez, la imaginación desplegada en la materialización y modelamiento participativo, conjugaron un interesante proceso de construcción del sentido de comunidad y del vínculo socio espacial desde una perspectiva intergeneracional, intercultural, de educación popular, y de pedagogía urbana. Con esto se apunta, por tanto, a la consolidación del bienestar psicosocial y urbano, y a la superación de las condiciones de exclusión, segregación y desigualdad social existentes” (Rodríguez et al., 2016, p. 58).

REFLEXIONES SITUADAS SOBRE PRODUCCIÓN SOCIAL DEL HÁBITAT, REPRODUCCIÓN DE LOS SECTORES POPULARES, COMUNIDADES SOSTENIBLES Y HORIZONTES DE TRANSFORMACIÓN

Si nos situamos desde el territorio-lugar como campo de lucha política y epistémica, una lucha protagonizada por los sectores populares de nuestras sociedades, sectores marcados por el signo de la raza (pobres no-blancos, heterogéneos, desposeídos y subordinados), que luchan por-el-lugar en la periferia de nuestras ciudades, podemos observar cómo en estas luchas emergen y se actualizan tanto la historicidad (como sujeto colectivo que busca recuperar su proyecto histórico) como la territorialidad (como la experiencia particular, histórica y definida del territorio) del pueblo.

En este sentido, en la lucha popular por-el-lugar en la periferia urbana se puede observar cómo los sectores populares, por medio de una acción colectiva que produce/transforma el territorio en su lugar, y por

tanto, produce una nueva territorialidad, se apropia/identifica simbólicamente de este lugar, y al mismo tiempo se reproduce socialmente como pueblo. Y en este proceso pasa de ser un sujeto subalternizado a constituir un sujeto político colectivo, que lo posiciona como un sujeto que tiene su propio saber, que ejerce su propio poder sobre el territorio y que actualiza sus propias formas de ser, desde la articulación de sus diferencias histórico-culturales, desafiando la colonialidad del poder, del saber y del ser.

Entonces estas praxis de lucha popular y de producción social del hábitat, pueden ser entendidas como luchas por la re-existencia, en tanto recuperación de la historicidad y la praxis de los sectores populares, considerando que no hay existencia social sin existencia espacial. Por tanto, la heterogeneidad histórico-cultural del pueblo se articula en torno al territorio-lugar, en torno a un paisaje construido-transformado-compartido por medio de la praxis colectiva.

Por todo lo anterior, podemos observar cómo en estas luchas populares se expresan distintos horizontes de transformación, que van desde el acceso a bienes y servicios públicos; pasando por el ejercicio de los derechos a la vivienda, el hábitat y la ciudad; hasta las luchas por la reproducción y existencia social de nuestros pueblos. Entre una ética de mínimos (fundamentada en el enfoque de derechos) y una ética de máximos (como fundamento de los proyectos de realización colectiva). Por tanto, resulta fundamental reconocer, legitimar y apoyar la producción social del hábitat popular, como una forma de producir ciudades y comunidades sostenibles.

Referencias

- Abramo, P. (2013). Mercado informal y producción del hábitat: la nueva puerta de acceso a los asentamientos populares en América Latina. In T. Bolívar & J. Erazo (Eds.), *Los lugares del hábitat y la inclusión* (pp. 29–58). Quito: CLACSO, FLACSO y Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Apsan, A., de Carli, B., Nuñez, I., & Shinkins, N. (2014). *Change by Design. Nuevas imaginaciones espaciales en Los Pinos*. Oxford.
- Connolly, P. (2013). La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano. In B. Ramírez & E. Pradilla Cobos (Eds.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina Volumen II*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- de Mattos, C. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. In M. Córdova (Ed.), *Lo urbano en su complejidad: una lectura*

- desde América Latina (pp. 35–62). Quito: FLACSO.
- de Queiroz, L. C. (2013). La metrópolis del pensamiento urbano latinoamericano. Reflexiones para una teoría urbana del proceso de metropolización. In B. Ramírez & E. Pradilla Cobos (Eds.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina Volumen I* (pp. 117–167). México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Duhau, E. (2013a). La ciudad informal: ¿precariedad persistente o hábitat progresivo? In T. Bolívar & J. Erazo (Eds.), *Los lugares del hábitat y la inclusión* (pp. 59–85). Quito: CLACSO, FLACSO y Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Duhau, E. (2013b). La investigación urbana y las metrópolis latinoamericanas. In B. Ramírez & E. Pradilla Cobos (Eds.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina Volumen I* (pp. 21–52). México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Erazo, J. (2013). Prólogo. Nuestras pobres ciudades: modos y lenguajes permanentes de “vida en relación.” In T. Bolívar & J. Erazo (Eds.), *Los lugares del hábitat y la inclusión* (pp. 11–26). Quito: CLACSO, FLACSO y Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Ortíz, E. (2008). Hacia ciudades incluyentes, democráticas, habitables y sustentables: papel de la producción social y la gestión participativa del hábitat y la vivienda. In *52 Congreso Mundial de Planificación y Vivienda de la IFHP*. San Juan de Puerto Rico.
- Ortíz, E. (2011). Producción social de vivienda y hábitat: bases conceptuales para una política pública. In Centro Cooperativo Sueco (Ed.), *El camino posible. Producción social del hábitat en América Latina* (pp. 13–40). Montevideo: Trilce.
- Portes, A., & Roberts, B. (2008). Introducción. La ciudad bajo el libre mercado. La urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal. In A. Portes, B. Roberts, & A. Grimson (Eds.), *Ciudades latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo* (pp. 19–74). México D.F.: Universidad Autónoma de Zacatecas-Miguel Ángel Porrúa.
- Pradilla Cobos, E. (2010). Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. *Cadernos Metropole*, V.12 (Nº24), 507–533.
- Pradilla Cobos, E. (2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cadernos Metropole*, v. 16 (Núm. 31), 37–60.
- Rodríguez, M., Grondona-Opazo, G., Erazo, J., & Festjens, J. (2016). Disputas urbano-populares: creatividad y antagonismos para la construcción de barrios del Buen Vivir en Quito, Ecuador. In *Ciudades populares en disputa: ¿acceso a suelo urbano para todos?* (pp. 33–65). Quito: Ediciones Abya-Yala - CLACSO - Universidad Federal de Río de Janeiro - Universidad Politécnica Salesiana.
- Vélez, J. (2014). La ciudad latinoamericana: ¿forma o habitáculo? In T. Bolívar, M. Guerrero, & M. Rodríguez (Eds.), *Casas de infinitas privaciones ¿Germen de ciudades para todos?* (pp. 611–631). Quito: Abya-Yala.



Posicionamiento Territorial para el Desarrollo Social y Económico Regional

Juan Carlos Herrera
Caso Marcar Chiapas, México

Juan Carlos Herrera

Director Alta Gerencia Internacional México.
Licenciado en Administración de Empresas de
Universidad Nacional Autónoma de México.
Cursó, el Diplomado de Incubación y Creación
de Nuevas Empresas en la Universidad de Qué-
bec en Montreal. Cuenta con un Diplomado en
Mercadotecnia y Ventas por el Instituto Tecnoló-
gico de Estudios Superiores de Monterrey. Cursó
el Programa de Desarrollo de Competencias
Directivas impartido por el ICAMI. Cursó el Pro-
grama de Desarrollo de Competencias Docentes
para la Dirección del Aprendizaje en el Instituto
de Formación de Competencias Docentes. Cho-
lula, Puebla.

Agradecimientos

A la Fundación Universitaria Católica Lumen Gentium UNICATÓLICA de Santiago de Cali, a las autoridades académicas de la institución, al comité académico del III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia, organizado por la Facultad de Ciencias Empresariales y la Dirección de Posgrados y Educación Continua de UNICATÓLICA, en especial al profesor Wilson López Aragón, director de Posgrados y Educación Continua, por su atenta invitación para participar como ponente en este magno evento.

INTRODUCCIÓN

El *posicionamiento territorial*, es sin lugar a dudas, la evolución del concepto de marca ciudad, marca país, y/o del city marketing. Este concepto ha venido desarrollándose a partir de los noventa, pasó de ser una estrategia para construir una buena reputación, una buena imagen de la ciudad, fundamentada en procesos creativos para diseñar un logotipo, una frase o slogan, uno de los objetivos fundamentales del concepto inicial era desarrollar la ciudad en cuanto a infraestructura e identidad sociocultural diferenciada. Se buscaba crear una ventaja competitiva de tal modo que al generar asociaciones mentales (posicionamiento) las personas tuvieran elementos para decidir dónde viajar, dónde invertir, en dónde organizar eventos en función de lo que la misma ciudad comunicaba al proyectar sus valores y atributos. En consecuencia, los habitantes de la ciudad mejorarían su calidad y nivel de vida. Ejemplo claro de esta estrategia se dio en España, el primer plan exitoso de city marketing, se implementó en Barcelona a partir de los juegos olímpicos de 1992. De la mano de Tony Puig, considerado el padre del city marketing.

El objetivo esencial del city marketing era construir la marca ciudad, comunicando sus atributos, diferenciándola de otras ciudades, haciendo de esas diferencias ventajas competitivas, vender la ciudad, incrementar el turismo, atraer inversiones y hacer que los habitantes de la ciudad tuvieran un mejor nivel de vida. Se tenía claro que tanto gobierno como empresarios y ciudadanos, debían establecer una visión y objetivos comunes para mejorar la ciudad y generar bienestar social.

Toni Puig (2009), define el city marketing como “un complejo proceso conformado por tres vértices:

- Implicación de comunicación relacional: la cual es indispensable para fundamentar las bases del mercadeo,
- Rediseño: traza la ciudad y se opta por una ciudad integral orientada hacia los objetivos y visión consensuada y
- Competencia. *lograr una ciudad más atractiva para vivir, invertir o visitar, y la posiciona como mejor opción frente a otras.* (p. 228)

Se puede entender como la comunicación continúa del equipo planificador de ciudad y del gobierno local hacia la ciudadanía y sus organizaciones para lograr la ciudad deseada o conservarla”. Puig dice que para entender el city marketing es comprenderlo desde sus elementos básicos, la city o ciudad y marketing o mercadeo, compuestos cada uno por cuatro elementos básicos:

Las 4 C del city de Toni Puig:	
Ciudadanía	Habitantes de la ciudad, sin ellos nada es posible
Ciudad	Territorio donde se desenvuelve el desarrollo económico de productos y servicios
Comunicación	Atmósfera que crea un ambiente sostenible de ciudad de ciudadanos despiertos
Confianza	Se genera entre la municipalidad y ciudadanos; hacen posible una ciudad única e integrada

Fuente: Puig, T. los YC del city marketing

Como se puede observar en la definición de una marca ciudad, Toni Puig destaca “el mercadeo de la ciudad, el trazo y el diseño de la ciudad, el lograr una ciudad atractiva para vivir, invertir, y la posiciona como mejor opción frente a otras ciudades”. Hago énfasis en esta última frase, “la posiciona como mejor opción frente a otras”, desde un punto de vista en donde los atributos y características de la ciudad son las que compiten y se diferencian unas de otras.

Se centra en desarrollar la marca ciudad bajo una estrategia orientada por un mercado, es decir, la venta de la ciudad por sí misma. La ciudad convertida en un producto, mejorando la infraestructura, la imagen, la reputación, involucrando a los ciudadanos, empresarios y Gobierno; cuyo objetivo es atraer inversiones y/o generar turismo.

Bajo este concepto de marca ciudad, generalmente se concentraron los esfuerzos en desarrollar una imagen que equivale a la imagen públi-

ca de una demarcación geográfica en donde el objetivo era la creación de valor para la marca que representa a la zona. Un logotipo y un slogan eran lo característico de esta estrategia para representar la ciudad. Ejemplos: “Colombia, es pasión”, “El Salvador, grande como su gente”. “Honduras, somos para ti”, “Bolivia te espera”. Y sobre todo la marca ciudad se ha venido construyendo con estereotipos.

DIFERENCIA ENTRE MARCA CIUDAD Y POSICIONAMIENTO TERRITORIAL

Sí bien la marca ciudad define al territorio en un espacio en “donde se desenvuelve el desarrollo económico de productos y servicios”, no se habían tomado estos (productos y servicios) como elementos fundamentales para generar un posicionamiento territorial, sustentado en la productividad territorial. Entendiendo que en esa área o demarcación, los recursos naturales, las materias primas de origen, las especies endémicas son de sí, características diferenciadoras entre una región y otra. Estas mismas diferencias naturales provocan en las sociedades humanas, comportamientos y culturas diferentes. Por lo tanto, la productividad territorial constituye también un elemento diferenciador y con alto significado distintivo.

He aquí la evolución del concepto entre marca ciudad y el posicionamiento territorial.

¿Qué es el posicionamiento? En 1969 Jack Trout y Al Ries (1990) definieron el concepto de posicionamiento, como “la toma de una posición concreta y definitiva en la mente del o de los sujetos a los que se dirige una determinada oferta u opción”. En la que lograr percepciones diferenciales en la mente de las personas es la realidad del marketing.

Estrategia de posicionamiento territorial se puede definir como un plan encaminado a diseñar acciones para la promoción económica de un territorio, que tiene gran relevancia como parte importante de la elaboración de una estrategia de desarrollo local en un municipio, de una región, de un Estado o departamento y de un país. De esta manera, el posicionamiento territorial se esfuerza por potencializar una región a través de su desarrollo económico y social de alto impacto, involucra la sustentabilidad del medio ambiente y, por supuesto, la política.

El posicionamiento territorial da identidad al territorio, a la geografía, al clima, a su gente, a la cultura, a través de una identidad productiva de bienes y servicios. Es decir, es a través de los productos y servicios territoriales que equivale a la infraestructura de la identidad productiva del territorio. Su objetivo es la creación de competitividad en los mercados a través de los cuales se inducen y manejan las percepciones. Dentro de esta estrategia no solo se abarca el turismo, no es un logotipo y un slogan, no es como una marca corporativa, no es un concepto abstracto, no se difunde únicamente de modo mediático, no es una estrategia que solo se difunde en el exterior, es todo lo contrario, es interna en su inicio y con el tiempo se va expandiendo, pero sobre todo, no es una estrategia de corto plazo, es de largo, muy largo plazo, rompe con planes o ideas de campaña política o de momento político, es un traje a la medida, único, diferenciador, competitivo, va a promover lo más significativo del lugar, es un proyecto estratégico de *posicionamiento* que se da de un modo espontáneo, fundamentado en la tradiciones y costumbres culturales históricas; cuando pensamos en Italia nos remitimos a las artes plásticas y estas nos llevan al diseño italiano, hoy el diseño italiano es reconocido en todo el mundo. Si pensamos en Francia nos remitimos a un país con historia y cultura; a Balzac, a Víctor Hugo a Napoleón, como ejemplo. Hoy Francia es una potencia turística en donde sus mayores atributos se fundamentan en su cultura e historia.

El posicionamiento territorial se fundamenta en la identidad genética del lugar más lo que la gente está dispuesta a creer y validar a través de sus percepciones, se basa en significados, es simple y entendible. El concepto es único e irrepetible, este se apropia y una vez que el concepto se ha apropiado, se difunde esta propiedad. Somos los dueños de este concepto, aportando un alto valor significante, el posicionamiento creado desde esta estrategia es diferenciador e induce la percepción pública hacia la fortaleza competitiva de mayor significado. Tomando como ejemplo la construcción de un edificio:

El **posicionamiento territorial** equivale a toda la infraestructura, con instalaciones eléctricas y sanitarias.

La **marca ciudad** equivale a los acabados y el diseño estético aparente.

CASO CHIAPAS

Por primera vez en México Trout & Ries desarrolló un proyecto de posicionamiento territorial para el Estado de Chiapas. Bajo este nuevo enfoque, la estrategia de posicionamiento territorial tiene beneficios directos en lo económico y es de alto impacto social, pues fomenta el desarrollo de productos y servicios regionales, manufacturados en micros, pequeñas y medianas empresas y es a través de ellos que proyecta sus valores, su identidad, sus atributos, la originalidad y el orgullo del Estado de Chiapas. Comunica la identidad productiva del territorio chiapaneco.

Hacia el año 2009 se llevó a cabo el primer estudio formal orientado a construir la marca Chiapas, siendo el Gobernador en turno el Lic. Juan Sabines Guerrero. Esta iniciativa tenía como objetivo primordial posicionar el “Sello Chiapas Original”, para brindar a los productos y servicios chiapanecos un sentido aspiracional y de alto valor agregado, además de reforzar la identidad y orgullo regional. Ostentar y ser reconocido como un producto o servicio certificado por el “Sello Chiapas Original” brinda de entrada una ventaja competitiva regional y una diferenciación nacional.

Esta estrategia involucró para su conceptualización, desarrollo e implementación de consultoría especializada: Trout & Ries Latinoamérica, bajo la conducción de Ricardo Homs, contó con la participación de micros, pequeños y medianos empresarios del Estado; con la conducción y liderazgo gubernamental y el reconocimiento social.

La creación del el “Sello Chiapas” fue una propuesta para fomentar y desarrollar un esquema de calidad y originalidad certificada de los productos y servicios elaborados en Chiapas. Sin duda, este concepto de posicionamiento territorial es un detonador de alto impacto social que brinda apoyo al espíritu emprendedor regional e impulsa a su vez la competitividad. El objetivo final es desarrollar el mercado interno estatal, generando un mayor consumo de productos y servicios regionales y posteriormente su comercialización nacional e internacional. Es en sí, una especie de “denominación de origen”.

Esta estrategia rompió con el esquema que vincula precios bajos con baja calidad y bajos ingresos que reciben la mayor parte de los micro, pequeños y medianos empresarios, mismos que se reflejan en bajos salarios, repercutiendo en un bajo consumo local.

La iniciativa y la dirección de este tipo de proyectos la deben tomar los gobiernos estatales, con la participación de empresarios, ciudadanos y académicos; para que esto suceda el proyecto debe ser integral y tener un beneficio social de alto impacto. Incluso, a nivel nacional los productos deberían contar con una certificación reglamentada, “hecho en México”, cumpliendo con normas estrictas para poder ostentar el sello de marca país.

EL PROCESO

- Trout & Ries Latinoamérica, especialista en posicionamiento territorial, realizó en las principales ciudades de México, una investigación proyectiva, por medio de la aplicación de una tecnología conductual para el control e inducción inconsciente de las percepciones. Esta investigación se sustentó en planteamientos psicológicos, sociológicos y antropológicos. Cabe mencionar que esta metodología es única en su tipo y aplicación, cualquier proyecto de posicionamiento territorial que no esté fundamentado en una investigación profunda tiene una alta probabilidad de fracaso
- Se analizó la información obtenida en la investigación, se identificaron oportunidades y se llevó a cabo el diagnóstico competitivo.
- Se creó el concepto de posicionamiento e identidad del Estado.
- Se desarrolló el plan estratégico, con el objetivo de fomentar e impulsar el crecimiento económico buscando estimular a productores y prestadores de servicios 100% regionales para mejorar su calidad de vida.

Consejo Regulador de la Marca

Este se integró en el 2009 por empresarios y representantes de cámaras empresariales, quienes aportan su experiencia para coadyuvar en el desarrollo de las micro, pequeñas y medianas empresas del estado de Chiapas.

- Se sustentó el posicionamiento territorial para la creación de la marca Estado, en los siguientes tres elementos:
 - Posicionar la marca Chiapas, con un símbolo distintivo que

- fuese aspiracional para los productos y servicios que buscaran ostentarlo y que representaran, a su vez, lo mejor del Estado.
- Impulsar esta iniciativa a través del gobierno del Estado, liderado por la Secretaría de Economía como cabeza de sector, dada la cantidad de recursos que una empresa de esta índole requiere.
- Se estructuró un consejo autónomo que no maneja dinero, pero sólido en cuanto a su calidad moral y mandato jurídico, que regula el otorgamiento de la marca Chiapas, sin ser dueño de ella, y emita opiniones en cuanto a las líneas estratégicas del proyecto.

Comité Técnico de la Estrategia Marca Chiapas

Se conformó en el 2013, con el propósito de realizar actividades que ayuden al fomento del desarrollo económico del Estado, a través de la promoción y difusión, bajo el sello distintivo, México Chiapas Original.

- Se establecieron ventanillas especializadas por tipo de producto o servicio, con el propósito de brindar una mejor atención a los empresarios y mantener los altos estándares de calidad. Simplificaron el proceso de obtención y renovación del sello distintivo, incorporando la participación del Comité Técnico; así como también el replanteamiento de la misión y visión.
- Se establecieron mesas de trabajo para el desarrollo de actividades en pro de la estrategia, estas son:
 - Mesa de Gestión y Evaluación de la Calidad (coordinada por la Secretaría de Salud).
 - Mesa de Inversión, Capacitación y Desarrollo (coordinada por la Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno).
 - Mesa de Promoción y Difusión (coordinada por la Secretaría de Turismo).
 - Mesa del Sector Académico (coordinada por la Universidad Politécnica de Chiapas).
 - Mesa de Comercialización y Mercadeo (coordinada por la Secretaría de Economía).
- Universidades que participan a través del Comité Técnico de la

Estrategia Marca Chiapas, brindando apoyo a los empresarios asociados:

- Universidad Autónoma de Chiapas
- Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas
- Universidad Politécnica de Chiapas
- Universidad Intercultural de Chiapas
- Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del Estado de Chiapas
- Instituto de Capacitación y Vinculación Tecnológica del Estado de Chiapas.

REQUISITOS PARA OBTENER EL “SELLO MARCA CHIAPAS”

La Secretaría de Economía del Estado a través de marca Chiapas permite otorgar el sello distintivo “MÉXICO CHIAPAS ORIGINAL” a diversos productos que cumplan con los atributos necesarios, que garanticen calidad y originalidad.

Los atributos básicos para obtener el sello distintivo son los siguientes:

- Producto o servicio representativo de la identidad Chiapaneca
- Domicilio fiscal en Chiapas
- Más del 50% de la materia prima del producto de origen Chiapaneco
- Llenar un formulario y entregarlo en ventanilla correspondiente a la categoría de producto o servicio.

FINANCIAMIENTO

El Consejo Regulador de la Marca Chiapas y el Fondo de Fomento Económico (Fofoe), órgano desconcentrado de la Secretaría de Economía Estatal, beneficiarán a los asociados que ostenten el sello distintivo "México Chiapas Original" con financiamientos que son otorgados a través del Cajón Financiero Microcréditos, bajo el siguiente esquema: montos desde 5 mil hasta 150 mil pesos por cada beneficiario, con un plazo de hasta 24 meses y tasa de interés ordinaria del 6 por ciento anual sobre saldos insolutos.

Categorías y Resultados

- Alimentos: adobos y mole, agroindustrial, agua purificada, atún, carnes y productos en fresco (212 productos de 58 empresas).
- Ámbar: ámbar y laca, anillos, aretes, collares, dijes, escultura, joyería en ámbar, plata, pulseras (201 productos de 23 empresas).
- Artesanías: alfarera, cartonería, cestería, jade, joyería con semillas, juguetes populares, laca decorada, lapidaria, marimba, metalistería, talla de madera, textiles étnicos y estilizados, vestimenta de parachico (764 productos de 140 empresas).
- Café: (62 productos de 31 empresas).
- Cultural: fiesta grande de corso, pakal corazón de jade, palenque rojo (3 eventos).
- Turismo: ecoturismo, hoteles, museo, zoológico (256 productos de 23 empresas).
- Especiales: flores exóticas, productos naturales (31 productos de 6 empresas).

Desde su creación, el Consejo Regulador la Marca Chiapas ha certificado cientos de productos y servicios, Es muy importante resaltar la participación de las mujeres dentro de la marca Chiapas, más de la mitad están dirigidas o constituidas mayoritariamente por mujeres, de las cuales la mayoría corresponden al sector artesanal.

Conclusión

El posicionamiento territorial en un concepto detonador de alto impacto social que brinda apoyo al espíritu emprendedor regional e impulsa a su vez la competitividad. Se fundamenta en la identidad productiva del territorio. A través de la producción territorial se expresa y comunica la cultura, el arte, la gastronomía, alimentos y bebidas, la vestimenta, la forma de hacer las cosas, las costumbres, las creencias, se utilizan las materias primas y elementos de origen, la determina el clima, la geografía, es a través de los productos que se expresa la genética territorial, la combinación del espíritu del hombre y la tierra que habita.

Bibliografía

- Puig, P. T. (2009). Marca Ciudad, Editorial Paidós. Ciudad: Barcelona. Edición: 1a.
- Trout, J. R. (1990). Posicionamiento. Edición Revisada. Madrid: McGrawHill.

i Autor: Gobierno del Estado de Chiapas. Secretaría de Economía del Estado de Chiapas. Marca Chiapas. Año de publicación: 2017. Título: Marca Chiapas. Fecha de consulta: mayo,05, 2017. URL: <http://marcachiapas.com> .



Las ciudades y los territorios sostenibles en el turismo son ganadores

Óscar Hernán Guzmán Moreno

Óscar Hernán Guzmán Moreno

Economista, Magister en Administración, Especialista en Gerencia con énfasis en Gestión Pública, Especialista en Administración con énfasis en Competitividad y Calidad, Presidente Ejecutivo de la Asociación Hotelera y Turística del Valle del Cauca Cotelvalle.

Resumen

Los territorios solo pueden ser ganadores en el ejercicio de la práctica turística, si se incorpora dentro de la planificación territorial la construcción de ciudades sostenibles para potenciar el impacto de las Normas Técnicas de Sostenibilidad Turística existentes en la actualidad, a nivel nacional. Lo anterior resulta necesario en la medida que el desempeño del metabolismo urbano local y global, no gestionado de forma eficiente, puede estropear los esfuerzos de los establecimientos de alojamiento y de las áreas turísticas, en la búsqueda del desarrollo y operatividad sostenible, en términos económicos, sociales y ambientales. Por ello, se recomienda una coordinación de los agentes sociales para la generación de procesos negentrópicos, con el fin de evitar y/o reducir de forma progresiva el desgaste y la degradación del entorno ambiental y la pérdida del patrimonio cultural, en la búsqueda de efectos positivos a nivel local y spillovers de impacto global.

CIUDAD Y SOSTENIBILIDAD

El concepto de sostenibilidad presenta una estructura compleja, no involucra únicamente elementos ambientales per sé, pues en la medida que se involucra el entorno físico y su dinámica, en seguida el hombre y sus actividades sociales deben ser mencionados a la hora de plantear la

necesidad de preservar el medio ambiente y en la necesidad perentoria de reducir el impacto de la producción humana sobre la naturaleza. Esto indica que la sostenibilidad parte de una condición tripartita en la que se ven aunadas tanto la dimensión social como económica del hombre, que se llevan a cabo en un entorno natural.

Por lo anterior, la sostenibilidad hace alusión a una orientación de las prácticas humanas hacia la conservación y preservación de la biodiversidad, los recursos naturales escasos, el clima, etc. Esto indica que para la construcción de ciudades y/o regiones sostenibles no debe superarse la capacidad del ecosistema para proveer recursos, su capacidad de asimilación de desechos contaminantes ni la capacidad de regeneración de la biósfera. Sin embargo, esta es una medición relativa, pues siguiendo a Satterthwaite (1997), en un contexto globalizado, los contaminantes derivados de la producción de recursos en alguna parte del mundo no son provocados únicamente como resultado del abastecimiento de su territorio regional o nacional, sino que puede estar orientado al sustento de otra región poblada en otra parte del mundo, lo cual hace de la sostenibilidad una necesidad global y no solamente local¹.

Para llevar a cabo una transformación de las prácticas económicas y sociales de los individuos de diferentes nacionalidades y costumbres, debe entenderse, en primera instancia, el metabolismo de su dinámica de vida y la vitalidad de la ciudad que habitan, es decir, lo que se conoce como metabolismo urbano². Este es definido por Kennedy et.al. (2007) como la suma total los procesos sociales y técnicos que ocurren en las ciudades que generan crecimiento económico y eliminación de desperdicios. Por otro lado, (Science for Environment Policy, 2015), lo presenta como algo semejante al metabolismo animal, dado que estos requieren de alimento para el mantenimiento de su vida y el funcionamiento de su estructura corporal para la realización de sus actividades orientadas a la supervivencia, a la vez que eliminan desechos en los que se encuentran elementos que no son nutritivos o útiles para lo anterior, donde sus funciones metabólicas son realizadas, como producto de la coordinación de su cerebro, órganos y enzimas.

De igual forma, una ciudad requiere del uso de materiales (agua, re-

1 Sin mencionar la contaminación provocada por la distancia recorrida por los recursos para llegar a su destino.

2 Wolman (1965) desarrolla inicialmente el concepto de metabolismo urbano.

curso minerales, combustible, energía) que permiten otorgarles sustento y refugio a sus habitantes, además de ser un insumo de sus actividades cotidianas, mientras aquello que no resulta útil se desecha en forma de desperdicios (sólidos y líquidos), además de la polución generada por los procesos tecnológicos utilizados en la producción de bienes de consumo y/o de capital, y en el uso de medios de transporte a base de derivados del petróleo. Pero, ¿qué elementos se encargan de coordinar estos procesos metabólicos en las ciudades y de establecer reglas para el uso del entorno natural? Las políticas gubernamentales (cerebro), la infraestructura e instituciones sociales (órganos) y los ciudadanos (enzimas).

Dado que el impacto de las acciones humanas en la actualidad se ha amplificado de una escala local a una global, el ciclo moderno del metabolismo urbano requiere de la unión de fuerzas nacionales a la hora de buscar un metabolismo urbano eficiente, pues como lo afirma Kennedy (2007), la vitalidad de las ciudades depende de sus relaciones espaciales con las zonas circundantes y con las redes globales de provisión de los recursos requeridos por los diferentes territorios. Además, dicho proceso de ciudad o región no es estático, dado que puede cambiar y mejorar en el tiempo con las prácticas humanas, no como se presenta en los organismos vivos cuyos procesos metabólicos se deterioran en edades avanzadas de forma inevitable.

La planificación urbana sostenible resulta esencial a la hora de encausar un metabolismo urbano eficiente, pues deben reestructurarse las prioridades de las ciudades que pretenden ser sostenibles. En la actualidad, la prioridad de la actividad humana en las dimensiones económicas y sociales están orientadas, en cierta medida, al mejoramiento de la calidad de vida (producción, generación de empleo, disponibilidad de bienes innovadores, etc.) y a garantizar la salud pública de los ciudadanos (disponibilidad de acueducto, alcantarillado, electricidad, etc.). Estas presentan una fuerte dependencia a los servicios del ecosistema, los cuales, si no se administran de forma adecuada, pueden agotarse los recursos naturales, comprometer la biodiversidad y socavar los esfuerzos para mitigar los efectos del cambio climático.

Lo anterior sugiere que, aunque es posible mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos en el corto plazo, en detrimento del medio ambiente, la ausencia de simbiosis en la relación entre el hombre y la

naturaleza no permite mantener una relación estable entre ambos, en el largo plazo, de modo que la humanidad guardaría una relación parasitaria con el medio, y en el largo plazo, el hospedador terminaría tomando represalias severas sobre la vida del huésped. Por ello, hacia futuro se debe tender a minimizar el impacto ambiental de las actividades humanas en orden de una relación dinámica sostenible, en la que se tenga como objetivo tanto la calidad de vida de los ciudadanos como el trato amigable con el ecosistema mundial, para garantizar una prosperidad económica sostenible y un entorno habitable para las generaciones posteriores.

Por otra parte, para la conducción del desarrollo urbano debe tenerse en cuenta la evolución de las ciudades, pues como lo afirma Kennedy (2007), los centros poblados crecen de manera compleja dependiendo de su tamaño, de sus estructuras sociales, de su sistema económico, entorno geopolítico, de acuerdo a la evolución de la tecnología, etc. Ello, sin mencionar la necesidad de identificar los procesos críticos en el metabolismo urbano que amenazan el desarrollo sostenible de las ciudades, como el almacenamiento de los desechos urbanos, que resulta tan importante como las entradas y las salidas.

DE CIUDADES SOSTENIBLES AL TURISMO SOSTENIBLE

Una región orientada al turismo debe pugnar por la construcción de una ciudad sostenible, pues aquella es una actividad que implica, para las regiones, una acogida de visitantes que durante su estadía realizan actividades que hacen parte del metabolismo propio de la ciudad. Por lo cual, bajo una planificación urbana ineficiente, la llegada de turistas, aunque trae consigo beneficio económico a los ciudadanos del destino, puede tender a erosionar la huella ecológica en la biosfera.

Por lo anterior, teniendo como base la construcción de una ciudad sostenible, es posible estructurar un turismo sostenible que puede definirse como todas las formas de actividades, gestión y desarrollo del turismo que preservan la integridad natural, económica y social del destino, a la vez que garantiza el mantenimiento de sus recursos naturales y culturales. Estas etapas del desarrollo sugieren que este no solo depende de los prestadores de servicios turísticos del destino, sino también de

la infraestructura turística provista por los entes territoriales y de las prácticas de los turistas que lo visitan. Ello, sin perder de vista que esta categoría de turismo debe buscar un alto nivel de satisfacción del visitante, en la consecución de una experiencia enriquecedora y educativa, con el fin de sensibilizar y promover esta práctica. Por esta razón, deben tenerse en cuenta tres dimensiones de análisis para alcanzar una visión holística del papel de los agentes mencionados en el desarrollo sostenible de esta actividad, como los que se mencionan a continuación:

- **Ambiental:** dentro de esta dimensión del desarrollo se debe optimizar los recursos ambientales disponibles, preservando los procesos ecológicos esenciales y conservando la biodiversidad y el patrimonio natural del destino.
- **Sociocultural:** se debe pugnar por la conservación del patrimonio cultural y de los valores tradicionales del destino. Además, se debe contribuir a la comprensión intercultural y a la construcción de tolerancia.
- **Económica:** deben conformarse métodos de producción y operación económica que resulten viables a largo plazo dentro de la industria turística, los cuales puedan proporcionar beneficios a sus participantes, generar empleos de calidad, servicios sociales a las comunidades propias del destino y contribuir a la mitigación de la pobreza rural y urbana.

De lo anterior, tal como lo menciona Niedziółka(2014), es posible afirmar que el turismo sostenible requiere de empresas competitivas y socialmente responsables, y para garantizar una relación conjunta entre los agentes involucrados en estas dimensiones humanas, el turismo debe permitir el beneficio de la comunidad local en términos de la generación de empleo, en la preservación de la integridad cultural y en la conservación del medio ambiente bajo programas estructurados a nivel institucional. Por esto, se requiere de una administración territorial comprometida, pues el desempeño de su gestión influye en los incentivos de los agentes inmersos en la actividad turística a la hora de garantizar de forma efectiva la sostenibilidad operativa de esta actividad económica³. Es por la razón que se deben alcanzar los siguientes objeti-

³ Sin olvidar que del desempeño de las entidades territoriales depende el resultado de las

vos específicos a la hora de establecer una estrategia para la estructuración de un desarrollo sostenible dentro del sector para que este resulte equitativo y eficiente:

- Coordinar a todas las partes interesadas en el desarrollo turístico de la región.
- Debe hacerse un inventario de los productos turísticos de la zona.
- Deben considerarse los intereses de las comunidades locales y el estado de protección del medio ambiente a la hora de conformar y organizar los productos turísticos regionales.
- Evaluación de la comercialización del destino por parte de los prestadores de servicios turísticos y la percepción o posicionamiento del producto por parte de los compradores potenciales de los paquetes turísticos.
- Se debe desarrollar una marca de región, así como una visión y una misión a la hora de implementar las estrategias de desarrollo del turismo sostenible.

Estos elementos que se catalogan como objetivos de la estrategia de desarrollo sostenible del sector turístico se establecen para evitar y/o reducir los impactos negativos de esta actividad en las dimensiones que conforman la sostenibilidad, pues el funcionamiento de la industria turística depende directa e indirectamente de la disponibilidad de los recursos naturales y de su calidad para la prestación de sus servicios. Por ello, se listan los impactos posibles de esta actividad, siguiendo principalmente a Niedziółka(2014):

Impacto económico

- **Positivo:** el desarrollo del turismo en una región es una oportunidad económica dado que puede reducir el nivel de desempleo, propiciar el desarrollo de la infraestructura y para la generación de ingresos financieros y no financieros para la región, como lo afirma Niedziółka(2014). Lo anterior, además de los beneficios directos e indirectos del gasto de los turistas en la zona.

políticas gubernamentales que permiten coordinar el metabolismo urbano.

- **Negativo:** el turismo puede tener un impacto negativo en términos económicos, si se presentan fugas de dinero por el consumo o compra por parte de los visitantes de bienes y servicios producidos en otros países; en segundo lugar, puede mencionarse la contaminación del aire y del agua producido en el destino provocado por la recepción de turistas; y en tercer lugar, el trade-off entre la asignación de gasto público dirigido al mantenimiento de la infraestructura turística y el uso de estos recursos en la provisión de servicios a la población residente.

Impacto ambiental

- **Positivo:** los ingresos derivados del sector turístico pueden contribuir a la protección y preservación de áreas protegidas. La presencia de empresas responsables, en términos corporativos, dentro de la industria turística pueden dar cumplimiento de las normas para la conservación del agua, la energía y para la reducción en la generación de residuos como se plantea en UNEP, 2004.
- **Negativo:** el turismo no planeado adecuadamente puede provocar un agotamiento de los recursos propios de los paisajes y la pérdida de la biodiversidad si se utiliza la función natural de los ecosistemas, como un producto turístico. En segundo lugar, el turismo puede contribuir al desorden del balance hídrico y al aumento de la producción de residuos que generan las empresas prestadoras de servicios turísticos y los mismos visitantes. En tercer lugar, el transporte aéreo o terrestre hacia los destinos turísticos provoca un impacto global, debido a la emisión de dióxido de carbono.

Impacto sociocultural

- **Positivo:** los trastornos culturales pueden ser evitados por los operadores turísticos, en la medida que brindan información educativa a los turistas, con el fin de propiciar un comportamiento adecuado en zonas determinadas, especialmente de resguardos indígenas y en presencia de poblaciones nativas.

- **Negativo:** puede ser perjudicial si las prácticas de los turistas indican sobre la forma de vida y las estructuras sociales del destino.

NORMAS DE SOSTENIBILIDAD DEL DESTINO Y DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS. EL CASO DE LA ACTIVIDAD HOTELERA

Las estrategias para la construcción de un desarrollo sostenible en el sector turismo, que pueden menguar el impacto negativo mencionado de la actividad turística en las dimensiones mencionadas, puede erigirse en Colombia sobre las normas de sostenibilidad tanto para las áreas turísticas como para los establecimientos de alojamiento y hospedaje. Pues las primeras pretenden el mantenimiento y la mejora de los impactos positivos en términos ambientales (en la gestión del agua, la energía, el uso de productos químicos, manejo de la contaminación atmosférica, auditiva y visual, entre otros), socioculturales (manejo y prevención de riesgos sociales, apoyo a comunidades y grupos étnicos, conservación y protección del patrimonio cultural, entre otros) y económicos (desarrollo de la capacidad empresarial y generación de empleo, comercialización de bienes y servicios de la población residente, entre otros); lo anterior, además de la minimización de los efectos negativos relacionados con el desarrollo de la actividad; y lo más importante, con un monitoreo y seguimiento continuo del cumplimiento de los objetivos de la política de sostenibilidad, plantea la necesidad de una mejora progresiva en el cumplimiento de las normas para encausar el proceso de desarrollo de la industria por dicha vía.

En cuanto a la norma que aplica a la actividad hotelera, resulta importante la identificación de aspectos ambientales, económicos y sociales dentro de los productos y servicios que prestan, lo cual debe ser un insumo para realizar una evaluación de impactos y para determinar las prioridades de actuación con programas orientados a la sostenibilidad ambiental, sociocultural y económica, los cuales deben incorporar objetivos, metas e indicadores para la medición y seguimiento de su desempeño en aspectos semejantes a los requeridos a las áreas turísticas.

DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD OPERATIVA

Una vez que se consideran los conceptos de sostenibilidad en las ciudades, el turismo sostenible y las normas y estrategias orientadas a dicho concepto, es posible plantear la hipótesis de que la construcción de una ciudad sostenible puede contribuir en gran medida al fortalecimiento del impacto de la actual normatividad técnica de turismo sostenible, dado que ello permite crear condiciones para que los habitantes y visitantes se beneficien de forma simultánea de los cambios positivos del metabolismo urbano de los destinos y de las áreas turísticas.

La razón por la que se debe tener esta visión de largo plazo para regiones como el Valle del Cauca, se debe a que el impacto del cambio de las prácticas sostenibles en sectores aislados no van a lograr mitigar el uso inadecuado de los recursos naturales, sociales y económicos por parte de todo el tejido empresarial instalado en la zona ni de los propios hogares. Es decir, se requiere de una articulación y coordinación de todos los agentes sociales que participan en la construcción de las ciudades del futuro para alcanzar una operación sostenible en la ejecución y desarrollo de sus actividades sociales. Esta coordinación puede iniciar a través de la construcción de encadenamientos productivos sostenibles, de modo que los productores (prestadores) de los bienes (servicios) finales no sean los únicos que deben cumplir aquellas normas, sino también todos los proveedores de insumos primarios y bienes intermedios.

En el caso de la actividad hotelera, los prestadores de servicios de hospedaje pueden dar cumplimiento de las normas técnicas actuales al crear, por ejemplo, programas para una mejor gestión del consumo de energía eléctrica usando luces led dentro de las instalaciones del establecimiento, entre otros proyectos. Sin embargo, si sus proveedores de alimentos u otro tipo de insumos no guardan reglas apropiadas de sostenibilidad, especialmente ambiental, se genera una tendencia de impactos ambientales contrapuestos cuyo balance o resultado neto es desconocido, lo cual provoca en última instancia que los resultados solo puedan evaluarse a nivel de operación de los hoteles y en términos de gastos en servicios básicos, más no a nivel de región. Por otro lado, en cuanto a la dimensión económica y sociocultural, no solo deben tenerse en cuenta los métodos productivos, sino también la necesidad de fortalecer las redes y encadenamientos productivos, hacia atrás y

hacia adelante, orientadas hacia el producto local, basado en el mantenimiento y fortalecimiento del patrimonio cultural, dado que puede resultar ser el método más eficiente en la generación de efectos multiplicadores y amplificadores dentro del sistema productivo regional, en el aumento del consumo interno y la generación de empleo. Puede afirmarse que se requiere que esta coordinación resulte factible a nivel regional y que se vuelva parte de una estrategia mundial, dado que los procesos de globalización generan impactos positivos y negativos, cuyo efecto derrame (spillover) no pueden controlarse ni delimitarse para evitar el detrimento de los ecosistemas, recursos naturales y áreas turísticas. Ello, como un proceso inevitable, a pesar de que éstas últimas pugnen por el cumplimiento de los requerimientos de sostenibilidad actuales.

PROYECTOS PARA EL FUTURO EN EL VALLE DEL CAUCA

El Valle del Cauca debe buscar una planeación eficiente de su metabolismo urbano con miras en el largo plazo, en especial cuando se planea la construcción y consolidación de áreas turísticas en la ciudad de Cali, tales como el Cerro de las Tres Cruces, el Ecoparque Cristo Rey, el Ecoparque del Río Pance, y el proyecto Santa Bárbara en la ciudad de Buenaventura. Ello debe impulsarse con el fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector turístico de estas ciudades y de la región en su conjunto, para impulsar el turismo vacacional y de negocios, donde el Bureau de convenciones de Cali y Valle del Cauca puede atraer inversiones hacia el destino a través del marketing de una imagen de buenas prácticas sociales, económicas y ambientales a nivel nacional e internacional, y para que la ciudad región sea un ejemplo a seguir en el mundo.

Conclusión

La necesidad de coordinar las actividades productivas y sociales orientadas a la construcción de un metabolismo urbano sostenible, requiere de un proceso de universalización de normas de sostenibilidad

factibles para las empresas que conforman el tejido empresarial regional, particularizadas para su tamaño y sector productivo. Sin embargo, deben requerirse esfuerzos globales en orden de la conquista de la preservación de la dimensión ambiental del desarrollo sostenible, cuando este se piensa como los procesos que se llevan a cabo para la transformación de las prácticas sociales y económicas, con el fin de alcanzar un crecimiento sostenido y equitativo en medio de un ambiente en proceso de regulación positiva. Lo anterior, es un elemento que resulta definitivo para mejorar el impacto de las Normas Técnicas de Sostenibilidad Turística a nivel regional y alcanzar la construcción de ciudades y territorios ganadores en el turismo, pues los esfuerzos puntuales e inarticulados solo traen consigo beneficios operativos internos más no las externalidades positivas deseadas.

Referencias

- Adams, W. M. (2006). The future of sustainability: Re-thinking environment and development in the twenty-first century. Report of the IUCN renowned thinkers meeting, 29, 1-16.
- Kennedy, C., Cuddihy, J., & Engel-Yan, J. (2007). The changing metabolism of cities. *Journal of industrial ecology*, 11(2), 43-59.
- Niedziółka, I. (2014). Sustainable tourism development. *Regional Formation and Development Studies*, 8(3), 157-166.
- NTS - TS 001-1. (2014). Área Turística - Requisitos de Sostenibilidad. 1-61.
- NTS - TS 002. (2014). Establecimientos de Alojamiento y Hospedaje. Requisitos de Sostenibilidad. 1-30.
- Satterthwaite, D. (1997). Sustainable cities or cities that contribute to sustainable development? *Urban studies*, 34(10), 1667-1691.
- Science for Environment Policy. (2015). Indicators for sustainable cities. In-depth Report 12. Produced for the European Commission DG Environment by the Science Communication Unit, UWE, Bristol. Disponible en: Retrieved from <http://ec.europa.eu/science-environment-policy>
- United Nations Environment Programme. (2004). Sustainable Tourism: Definition. Retrieved from <http://www.unep.fr/scp/>
- Wolman, A. (1965). The metabolism of cities. *Scientific American*, 213(3), 179-190.

**Una pasión contemplativa.
Mi camino de amistad
con el desierto en la ciudad**

Pablo d'Ors
Amigo del Desierto, sacerdote y escritor

Pablo d'Ors

Estudió Filosofía y Teología en Roma, Praga y Viena, donde se especializó en germanística. Se doctoró en Roma en 1996, bajo la dirección de su maestro, el monje y teólogo Elmar Salmann. Ordenado sacerdote en 1991 y destinado a la misión claretiana de Honduras, donde desplegó una labor evangelizadora y social. De vuelta a España, compaginó su trabajo pastoral -como coadjutor parroquial primero y como capellán universitario y hospitalario después- con una labor docente como profesor de Dramaturgia y de Estética Teológica en diversos centros superiores de España y de Argentina. Tras conocer al jesuita Franz Jalics, en 2014 fundó la asociación "Amigos del Desierto", cuya finalidad es profundizar y difundir la dimensión contemplativa de la vida cristiana. Actualmente es consejero del Pontificio Consejo de la Cultura por designación expresa del papa Francisco.

Resumen

*Un necio no ve el mismo árbol que un sabio.
(William Blake)*

Tanto los místicos como quienes teorizan sobre su experiencia suscitan en el hombre común una cierta reserva, cuando no un declarado escepticismo y hasta una indulgente ironía. De la modernidad en adelante, el humanismo se ha identificado con el espíritu racionalista y, en consecuencia, con la duda. Desde estos parámetros no puede extrañar que el misticismo levante ciertas sospechas. La dificultad para entender este tipo de acercamiento a la realidad; el frecuente carácter exaltado, o al menos extravagante, de quienes lo proponen; los fraudes o sucedáneos que proliferan; la inefabilidad del horizonte al que se apunta...: todo, en fin, contribuye a que lo que antes se llamaba “mística” y hoy designamos con el término “espiritualidad” no haya tenido en Occidente una buena prensa. Pese a todo, asistimos hoy, al menos en ciertos sectores de la cultura, a un renovado interés por la contemplación. Resumiré lo que personalmente he descubierto a este respecto en las doce tesis que siguen.

LA ASPIRACIÓN SECRETA DE TODO HOMBRE ES LA UNIDAD; LA NOSTALGIA DE ESA UNIDAD ES LA BASE DE TODO MISTICISMO

Para evitar errores y facilitar el esclarecimiento, comenzaré definiendo la mística como el arte de la unión. De la unión primeramente del ser humano consigo mismo, puesto que lo más habitual es que nos sintamos escindidos (queremos una cosa y su contraria al mismo tiempo; pensamos ideas contrapuestas y hasta contradictorias; padecemos sentimientos ambivalentes y ambiguos). De la unión también del ser humano con sus semejantes, pues resulta evidente que estamos separados unos de los otros por causa de nuestras razas, sexos, ideologías... De la unión, en fin, del ser humano con Dios. A mi modo de ver, la aspiración secreta de todo ser humano es siempre la unidad. De ahí que todos tengamos ocasionalmente experiencias contemplativas aunque no lo sepamos, aunque no las llamemos así.

Si lo que he dicho hasta ahora es cierto, nuestro principal problema es entonces la división o separación, la fractura. Porque habitamos en la oscuridad, esto es un hecho más o menos evidente, pero también lo es que aspiramos a la luz. Ciertamente que las tinieblas tienen su fascinación, y sucumbir a ellas es la causa de su verdadero poder. Pero, aún en medio de la oscuridad más completa, aún en la fractura sin aparente solución, hay en toda persona una patente o velada nostalgia por la unidad. Esa nostalgia es la base de todo misticismo.

LA LLAMADA A LA CONTEMPLACIÓN ES UNIVERSAL

Estoy persuadido de que todos estamos llamados a la contemplación y, más que eso, que solo en ella realizamos nuestra identidad más profunda y esencial. Así que a la universalidad de la llamada hay que unir ahora su radicalidad: hemos sido hechos para la visión, para la comunión, para ver lo que hay y unirnos a ello (o a Él), para ser uno con lo que fluye, que es la vida misma, y con lo que sostiene eso que fluye, ese Todo en el que todo se recapitula.

Esta afirmación presupone otras dos: el potencial contemplativo que existe en cada persona por una parte y, por la otra, el camino por el que

esa potencia se traduce en actos, es decir, la apuesta por una pedagogía mística. Podemos entrenarnos en el misticismo y es muy conveniente que lo hagamos.

EL HORIZONTE DE LA CONTEMPLACIÓN ES LA SIMPLICIDAD O UNIFICACIÓN

Toda pedagogía mística tiene como horizonte la unificación o simplificación del ser humano. El camino hacia esta meta se realiza mediante la síntesis. Así las cosas, místico es aquel que ha ido de lo múltiple a lo uno, de lo complejo a lo sencillo, tránsito que ha realizado mediante la operación contraria a la propia del trabajo intelectual, que es el análisis. En efecto, reflexionar o trabajar con las palabras implica necesariamente la capacidad analítica, esto es, la división del todo en partes. La meditación o práctica del silenciamiento, por contrapartida, implica necesariamente la síntesis, es decir, ese viaje de vuelta por el que se va de las partes al todo.

El cultivo mental, necesariamente lingüístico, debe ser completado y hasta superado por el cultivo espiritual, necesariamente silencioso. Así que, a mi modo de ver, el silencio es el territorio de la experiencia espiritual. Más aún: el silencio es el espíritu mismo, puesto que sólo en el silencio, no en la imagen o en la palabra, es posible esa unificación a la que el corazón humano aspira.

EL CAMINO CONTEMPLATIVO SUPONE UNA PURIFICACIÓN DE LOS SENTIDOS Y DEL AFECTO O LA VOLUNTAD, ESTO ES, UNA HIGIENE MENTAL Y MORAL

El peregrinaje de la palabra al silencio, de la mente a la conciencia podríamos decir también, o incluso de la cabeza al alma, es nocturno, es decir, supone dificultades. Los obstáculos externos son mínimos en comparación con los internos o, dicho de otra manera, somos nosotros mismos la primera dificultad para acceder a nuestra verdadera identidad. Dejar las palabras atrás, en nuestro camino hacia el silencio, es para nosotros tanto como dejarnos a nosotros mismos atrás, y eso siempre resulta doloroso.

La mística cristiana clásica hablaba en este sentido de purificación de los sentidos y de purificación de la voluntad. De lo que se trata es de no poner nuestra confianza en lo que vemos, oímos, tocamos, olemos o saboreamos –nuestros sentidos–, un material con el que enseguida se pone a trabajar la mente; pero tampoco en nuestra voluntad –lo que deseamos–. El asunto consistiría en dejar pasar todo eso cuando advenga para, desasidos de nuestra interpretación de la realidad –que es lo que nos proporcionan primeramente los sentidos y luego la mente– y de nuestro estructural deseo de apropiación de la misma –que es lo que nos proporciona la voluntad–, acceder a la realidad misma, donde nos espera el tesoro escondido.

INCLUSO LA VÍA PURGATIVA O MORTIFICACIÓN SUPONE CIERTA ILUMINACIÓN

La purificación de los sentidos, como la de la voluntad, es lo que la mística clásica conoce con el nombre de ascesis o mortificación. Este olvido de sí o pobreza espiritual que la mortificación supone no es, sin embargo, más que la primera fase de la contemplación. Pero las puertas de la percepción, como diría William Blake, nunca están del todo abiertas, lo que significa que siempre nos quedan cosas por purificar. En la medida en que se abren esas puertas se accede a lo que llamamos iluminación, que es tanto como decir lucidez o luz interior. ¿Qué es lo que se ilumina? ¿Cómo se ilumina? ¿Qué produce esta metafórica luz? Ni siquiera emprenderíamos esta vía purgativa si no gozáramos ya, en nuestro espacio interior, de cierta luz. Dicho de otra forma: la nostalgia de unidad es ya la unidad misma trabajando en nosotros.

EL DESCUBRIMIENTO DE LA UNIDAD CONSISTE EN LA EXPERIENCIA DE LA REALIDAD DE LO REAL Y EN LA DE UNA CIERTA FUSIÓN O ENSAMBLAJE CON ELLA

Lo que en la meditación profunda o en la oración contemplativa se descubre es que todos somos uno y que todo es uno. Se vislumbra –y “vislumbrar” es aquí un verbo particularmente pertinente– que las fronteras del propio yo no son tan nítidas ni tan estrechas como creíamos;

que la vida está mucho más viva y palpitante de lo que habíamos imaginado. Vislumbramos que la separación entre lo de fuera y lo de dentro es desde luego aproximativa, por no decir directamente torpe e inoportuna. Se vislumbra, en fin, que todo sin excepción tiene un brillo y un color más auténticos.

Todo está bien, concluye el místico para sí, aún lo que parece mal. Nada se escapa de un misterioso plan, concluye también. El agraciado con una experiencia mística no la cambia, por ello, por ninguna otra. Sabe que las cosas no entran en las categorías que hasta entonces se ha hecho de ellas y que, de algún modo, ha llegado a su patria, que está llegando. Y que su patria no es tanto un lugar cuanto él mismo, su propia identidad.

TODO LO SENCILLO Y SOLO LO SENCILLO ES ESPIRITUAL

Todo lo escrito hasta aquí puede parecer muy extraño, y sin embargo es extremadamente sencillo. Solo lo sencillo es espiritual o, dicho de otro modo, todo lo espiritual es sencillo. Cuando entramos en esta simplicidad nos damos cuenta de que hay mucho más de lo que parece, que lo que aparece es solo una pequeña parte de lo real. Porque todos tenemos la ilusión de creer que vemos el mundo, pero el mundo es mucho más grande y hermoso de lo que creemos ver. El contemplativo ve colores, oye sonidos, siente temperaturas y gusta sabores de los que el hombre común está privado y, más que eso, no puede ni sospechar. Aunque mi experiencia sea limitadísima, contemplar es ver que todo está vivo, que el mundo es más brillante y el paisaje más amplio. Que los árboles, por ejemplo, o los rayos del sol son milagros cotidianos. Que los rostros humanos, todos ellos, aún los más deteriorados y hasta envilecidos, son profundamente hermosos y dignos de amor.

Contemplar es –así lo he experimentado algunas veces- asombrarse de lo diminuto, fundirse con quien te habla, descubrir que todo es nuevo, emborracharse de realidad y querer seguir bebiendo, pero sin avidez y con agradecimiento. Contemplar es ver en plenitud, sin interferencias, sin el velo habitual que cubre nuestros ojos, o con un velo tan sutil que casi no parece velo. Contemplar es percibir que todo es profundo y amplio, que la vida nos visita devastadoramente a cada rato y que su

intensidad invita a una comunión apasionada. Cuando se pasa del pensamiento a la contemplación –y es a eso a lo que la mística invita-, se sacrifica el universo antiguo, sí, pero se descubre, por contrapartida, que verdad y vida son la misma cosa.

Sólo en esas ocasiones me he sentido totalmente vivo, totalmente yo... Sólo entonces, purificados los canales del sentido, me he estremecido de orgullo y de humildad en el mismo movimiento, sintiéndome a la vez exultante y avergonzado. Claro que a este universo tan grandioso como terrible, sólo puede accederse cuando uno se atreve a sobrepasar el previsible mundo de las imágenes, para entrar en el insólito e inasible mundo de los hechos. Yo he contemplado algunas veces y cada vez lo hago más a menudo. No tengo duda de estar encaminándome a la unidad con lo contemplado.

LAS ENFERMEDADES QUE IMPIDEN LA VISIÓN SON CUATRO

Lo que impide esta contemplación a la que todos estamos llamados son el prejuicio -esas ideas de las cosas que nos impiden acercarnos a las cosas mismas-; la cobardía -ese miedo que imposibilita que la realidad pueda abrirse a nuestra percepción-; y la pereza -ese ser en baja intensidad que nos hace vivir por debajo de nosotros mismos. No es que el contemplativo viva por encima de sí mismo, sino a su altura. En realidad, todo no contemplativo es humanamente un subdesarrollado.

El prejuicio es un defecto del pensamiento, así como la cobardía y la pereza lo son de los afectos y de la voluntad. De hecho, la práctica de la meditación u oración contemplativa debe afrontar, al menos en sus primeras fases, una pedagogía de ataque a estos vicios capitales que atentan contra la contemplación. La disciplina de la atención purifica el prejuicio; la disciplina de la voluntad purifica la pereza y la cobardía. El hombre prejuiciado o suspicaz es en el fondo un arrogante, pues se encastilla en sus cuatro convicciones y no consiente que la realidad le ponga en entredicho. El hombre perezoso y cobarde es, en el fondo, un pusilánime, pues no está dispuesto a poner de su parte en la fiesta de lo real. Algunos místicos han hablado a este respecto de “danza de la realidad”: tocan la flauta pero nosotros no bailamos; corean a nuestro

alrededor y no cantamos. ¿Por qué es entonces tan difícil ver?

No es sólo por la neblina del pensamiento que se interpone entre nosotros y la realidad. Junto a la enfermedad de la mente, que llamamos prejuicio o simplemente soberbia intelectual, está la enfermedad del corazón: descontento, que también dificulta la visión. Y la del cuerpo, puesto que estamos tan satisfechos y ahítos que, abotargados, hemos perdido la sensibilidad. Y hasta esa enfermedad del espíritu que tantas veces es la religión, que a menudo, por desgracia, más que preparar al espíritu para el encuentro lo embota con mitos que han dejado de entenderse y ritos que se han repetido tan rutinariamente que han quedado vaciados de contenido. Estas cuatro enfermedades –la de la mente y la del corazón, la del cuerpo y la del alma– tienen un denominador común: el exceso, la exuberancia. Demasiadas ideas impiden la entrada de una nueva. Demasiado sentimiento cierra la puerta a la sensación. Demasiado culto al cuerpo obtura la percepción del alma. Demasiados oropeles en el alma impiden el camino a su más profundo centro.

EL CRITERIO DE VERIFICACIÓN DE LA ILUMINACIÓN ES LA COMPASIÓN

Por supuesto que yo he sido un privilegiado, si bien todo hombre en el fondo lo es, aún los más aparentemente desdichados. Hablar de privilegio es hablar de regalo, por supuesto, pero también de responsabilidad. Porque tanto más grande es un don, cuanto más te hace trabajar en él. Lo digo porque los contemplativos estamos llamados a ser compasivos, es decir, a dar de beber al sediento, a acompañar a los solitarios y a fortalecer a los débiles, a cargar con los destinos ajenos, puesto que en último término son propios.

El criterio de verificación de la iluminación es la compasión. No hay camino a Dios que no conduzca a los hermanos, por decirlo cristianamente. De modo que no se medita para cultivar una suerte de aristocracia interior, sino para ganar en humanidad. La verdadera compasión es contemplación en acción. Sólo conocemos lo que nos estigmatiza, y lo que nos estigmatiza nos hace seres con historia. Todos somos un espejo de todo, también y sobre todo de Dios.

EL ARTE ES UN TERRITORIO PROPICIO PARA LA VOCACIÓN MÍSTICA

Lo primero que veían mis ojos cada mañana en el dormitorio de mi infancia eran reproducciones de Breughel, Leonardo, El Bosco, Rembrandt, Paolo Uccello y Rafael, entre otros tantos maestros de la pintura. Mi padre coleccionaba estas reproducciones y las hacía enmarcar con la intención de colgarlas en un gran tablero que situó frente a las literas en que dormíamos mis hermanos y yo. La sensibilidad artística para la que fui educado y en la que cuajó mi vocación literaria durante mi adolescencia fue probablemente el mejor caldo de cultivo de mi posterior interés por la contemplación. De hecho, a este asunto dediqué hace dos décadas mi propia tesis doctoral: a las afinidades entre las experiencias estéticas y extáticas.

Pero hay una diferencia sustancial: el artista quiere apropiarse de la realidad para reformularla y expresarla según su punto de vista. El místico, en cambio, no interfiere en la realidad, sino que la respeta. El místico no aprehende la realidad en vistas a una obra, sino que vive el instante como instancia. Cuando el potencial contemplativo lo despliega un artista, nos encontramos ante testimonios tan insignes como los de santa Teresa de Ávila o san Juan de la Cruz. Pero un artista no es en el fondo otra cosa que un místico que ha sabido expresar con palabras, imágenes o sonidos lo que ha experimentado de la danza de la realidad. El místico es siempre un bailarín, esto es, se sumerge activamente en el flujo que ha descubierto; el intelectual, por contrapartida, se distancia, se sale del corro, se aparta porque si no se apartara no podría reflexionar ni escribir. Los místicos, como los artistas, no son por lo general de temperamento reflexivo, sino intuitivos, viscerales y empáticos.

LA RELIGIÓN TAMBIÉN ES UN CALDO DE CULTIVO PARA EL MISTICISMO

A mi vocación literaria se unió más tarde, durante la juventud, la vocación religiosa. También la religión, como el arte, es un caldo de cultivo apropiadísimo para la experiencia de la contemplación. El artista dice: la realidad y yo. El religioso dice: la realidad y tú, y ese tú es Dios mis-

mo, que le sirve como clave de interpretación de la realidad. El místico dice: la realidad y nosotros, y en este nosotros está él mismo, el mundo y Dios, y todo ello en una unión sin confusión.

Mi admirado Kierkegaard hablaba de tres etapas en el ser humano; también yo, aunque algo diferentes a las suyas, he vivido tres fases claramente diferenciadas en mi propia biografía: la artística, la religiosa y la mística. Pero no son etapas sucesivas que superen y dejen atrás a las precedentes, sino que cada una de ellas integra y lleva la anterior a una cierta plenitud. Primero descubrí la belleza de la realidad, luego su divinidad; ahora descubro que la realidad es bella y divina sin necesidad de trascenderla.

PARA LA PRÁCTICA CONTEMPLATIVA IMPORTA LA PUREZA DE CORAZÓN O RECTITUD DE INTENCIÓN, NO LA PERFECCIÓN PERSONAL

Terminaré diciendo que este gozoso canto a la realidad que es la mística no se hace sin una entrega pasiva, no intervencionista, fenomenológica cabría decir. No hay para este ejercicio más virtudes necesarias que la constancia y la humildad, es decir, que la repetición cotidiana y fiel y la búsqueda desinteresada. Por ello, la perfección personal debe dejar de interesar; e interesar mucho, por contrapartida, la pureza de corazón o la rectitud de intención, esto es, la sed existencial y la confianza en que todo se dará en el momento oportuno.

Desde que vivo con este espíritu, asisto en mí a una renovada vitalidad. Percibo el declive propio del paso del tiempo, por supuesto, pero este declive es, misteriosamente, un camino de plenitud. Soy por fin lo que siempre he querido ser, es decir, un discípulo o, lo que es lo mismo, alguien disciplinado. Aprendo de los acontecimientos y fraguo una certeza indestructible. Crezco en vulnerabilidad y sé que transito una estela de siglos. Me entreno para morir y siento ante lo que está al otro lado –por qué no decirlo– una dulce curiosidad.



Marketing público, social y sustentable en ciudades innovadoras y más humanas

Ronald Tavares Pires Da Silva

Ronald Tavares Pires Da Silva

Director de Alta Gerencia Internacional Brasil, Doctor en Administración de Empresas de UNISINOS (Universidade do Vale do Rio dos Sinos) - São Leopoldo. Master en Administración de Empresas por la Universidad Federal de Santa Catarina, Especialista en Planificación Estratégica (ULBRA - Canoas) y Marketing (ESPM - Porto Alegre). Graduado en Administración de Empresas por la Facultad São Judas Tadeu - Porto Alegre. En la actualidad es coordinador y profesor del curso de Administración na UNEMAT (Universidad del Estado de Mato Grosso) en el Campus de Sinop. Trabaja como investigador en las áreas de marketing, retail, marketing relacional, marketing público, gestión de personas, la agroindustria y la internacionalización y operaciones. Experiencia profesional en empresas de los sectores comercial, servicios, industria, en las áreas de marketing, ventas, recursos humanos y estrategia corporativa por más de 34 años. Conferencista internacional. Autor de varios libros de administración y gestión de agronegocios.

Resumen

La gestión pública municipal, en las últimas tres décadas, discute fuertemente sobre alternativas que mejoren los indicadores en sus mandatos, al igual que la política social, sustentables e innovadoras. En diferentes partes del planeta, tales indicativos pasan por cuestionamientos y alternativas que buscan soluciones a corto plazo a problemáticas sociales, como, transporte y movilidad, seguridad, educación, salud, recreación, empleo y renta y desenvolvimiento sustentable y calidad de vida para la población.

Se sabe que la ONU (Organización de las Naciones Unidas), en 1965, creó el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Se trata de una agencia líder de la organización que combate la pobreza y vela, principalmente, por el desarrollo humano. Esta agencia se encuentra en 166 países colaborando con gobiernos, empresas y sociedad civil y ayudando a las personas a construir sus vidas con mayor dignidad (PNUD, 2013).

A Brasil, el PNUD llegó en la década de los sesenta, donde viene ayudando mas allá de la gestión para desarrollar capacidades, ciencia y tecnología, a la modernización del Estado, fortaleciendo instituciones, la lucha contra la pobreza y exclusión social, y el uso de los recursos naturales para la conservación del medio ambiente.

En conjunto con el PNUD, la ONU creó algunos indicadores de ca-

lidad de vida que son esenciales, cuando se trata de gestión municipal y proporcionar mejoras en la vida de las personas, como es el IDH (Índice de Desarrollo Humano), creado por la organización en 1990, por los economistas Mahbud Ul Haq (paquistaní) y Amartya Sen (indio).

La idea del IDH es comparar y medir índices de riqueza, alfabetización, educación, expectativa de vida, natalidad y otros factores en diferentes países del mundo. Mide el bienestar de la población, especialmente de los niños. También distingue entre países desarrollados, en desarrollo y subdesarrollados, midiendo el impacto de las políticas económicas en la calidad de vida de las personas (PNUD, 2015).

Otro indicador es el RDH (Informe de Desarrollo Humano), que aborda datos sobre innovación para medir impactos sobre el tema en todo el mundo, considera aspectos unidos a las políticas públicas, colocando a la población en el centro de las acciones estratégicas que enfrentarán los desafíos del desarrollo. El PNUD publica anualmente un RDH global, con algunos temas de interés internacional, así como el comportamiento de la base en el cálculo del IDH de los países.

En el mismo contexto, el marketing, marketing público y marketing social, tiene importancia en el desarrollo y proyecciones de estrategias en las administraciones de las ciudades, para alcanzar mejores indicadores de calidad de vida de la población, independientemente del tamaño de la misma.

Philip Kotler (2000) afirma que *marketing* es, “proceso social, por medio del cual personas y grupo de personas obtienen aquello que necesitan y desean, con la creación, oferta y libre negociación de productos y servicios de valor con otros”. (p.30)

Según Kotler, consagrado autor, con más de 56 libros publicados sobre *marketing* en sus diferentes conceptualizaciones y herramientas, se percibe que el autor hace referencia a que el *marketing* en su esencia, trata sobre cuestiones sociales de todo tipo y su objetivo es satisfacer personas y poblaciones con productos y servicios que agregan valor. Se entiende que “valor” para el *marketing*, son todos los factores percibidos por las personas para satisfacer sus necesidades y deseos, con entera percepción de calidad.

El *marketing* público es fundamental para la gestión gubernamental tanto para la efectividad y el cumplimiento de la responsabilidad del político que en “promesas de campaña”, se comprometió, a cambio

del voto, a realizar mejoras y traer beneficios a los ciudadanos (Kotler, Keller, 2012). “En el sector público el mantra del marketing es la valoración y la satisfacción del ciudadano”.

Notamos que la función del *marketing* tanto en las organizaciones privadas como en las públicas, tiene como objetivo principal satisfacer necesidades y deseos de sus clientes, “sean ellos consumidores calificados”, cuan grandemente, “contribuyentes ciudades”. En las dos situaciones, practicar el marketing deberá volver a generar valor a los interesados e involucrados en las transacciones tanto en la compra de un producto y/o en la prestación de servicios como transporte, seguridad, salud, movilidad, educación, entre otras demandas sociales.

Es importante resaltar, que las demandas sociales, ocurren en todas las situaciones, en la iniciativa privada, al comprar productos y servicios o por impuestos, obligaciones cobradas, “promesas de campañas” políticas, que también tienen como resultado mejoras en la calidad de vida de las personas.

Este entendimiento y nueva manera de “pensar” del *marketing*, en el fondo, exige gestores públicos y/o privados, alineados en acciones y estrategias que mejoren la vida de las personas y poblaciones, pues se sabe que el mundo camina hacia grandes concentraciones sociales y consecuentemente a demandas de la misma importancia.

Queda el desafío y la reflexión de pensar en administraciones públicas, con un marketing alineado a las poblaciones municipales más sociales, sostenibles, innovadoras y más humanas.

MARKETING, MARKETING PÚBLICO Y MARKETING SOCIAL

Como se ha señalado, el *marketing* en su naturaleza, busca atender personas y sociedades, para satisfacer necesidades y deseos, que puedan agregar valor a los clientes, consumidores y contribuyentes. Y esa relación de satisfacción se repite en la gestión pública, donde hacer *marketing* deja el carácter prioritario de la comercialización inmediata por una realización social, que justifique los aspectos filosóficos de la sociedad y su existencia.

Para Kotler y Las Casas (2002 p. 15), marketing es el “área del conocimiento que engloba todas las actividades referentes a las relacio-

nes de intercambio, orientadas a la satisfacción de los deseos y necesidades de los consumidores”. Así, cada organización debe tener como prioridad ese enfoque en su marketing

Los autores Churchill y Peter (2000), definen que *marketing* es un proceso de planear y ejecutar diseños de productos o servicios, definición de precios, promoción y distribución de ideas, con el fin de crear intercambios que satisfagan, primero, la necesidad del cliente y segundo, las metas individuales y organizacionales. También para el *marketing* público existen todos los elementos del marketing tradicional, es decir, definir herramientas y estrategias para intercambios, definición de precios, necesidades de los clientes, concebir productos e indiscutiblemente alcanzar objetivos organizacionales.

Herramientas de marketing y marketing público

El marketing público necesita ser concebido, en relación con las organizaciones gubernamentales, en nuestro caso municipales/ciudades, y anhelos y expectativas de la población, de una forma integrada en procesos y herramientas de socializaciones de ideas e interacciones constantes.

En la Tabla 5 se observa que el *marketing* en su historia, centró sus herramientas en tres ejes centrales. En un primer momento, dirigía las acciones a los productos (*marketing 1.0*), luego clientes/consumidores (*marketing 2.0*) y actualmente, se centra en los valores que son percibidos por mercados y sus respectivos clientes. A partir de la versión del 2000, dicho *marketing 3.0*, se refiere a atender “valores”, para las personas (humanos), con mente, corazón y espíritu (Kotler, 2010, p. 4).

Este es el núcleo del marketing público en sus estrategias que deben ser adoptadas e implementadas por los municipios en cualquier lugar del planeta, entendiendo cuestiones económicas, sociales y culturales para transformar esos valores.

Se destaca, que existe un nuevo marketing “que exige el rompimiento de modelos mentales”, para un *marketing*, que trasciende índices e indicadores, para valores humanos principalmente.

Entre las herramientas del *marketing* se destaca el compuesto de marketing, también llamado de marketing mix, las 4 P del *marketing*.

Tabla 5. Fases del marketing según Kotler (2010)

	<i>Marketing 1.0</i> <i>Marketing</i> Centrado en el producto	<i>Marketing 2.0</i> <i>Marketing</i> direccionado para el consumidor	<i>Marketing 3.0</i> <i>Marketing</i> direccionado para valores
Objetivo	Vender productos	Satisfacer y fidelizar consumidores	Hacer del mundo un lugar mejor
Fuerzas Impulsadoras	Revolución industrial	Tecnología de la información	Nueva ola de Tecnología
Como las empresas ven el mercado	Compradores en masa con necesidades físicas	Consumidor inteligente dotado de corazón y mente	Ser humano completo con corazón, mente y espíritu
Concepto de <i>marketing</i>	Desarrollo del producto	Diferenciación	Valores
Directrices del <i>marketing</i> de la empresa	Especificación del producto	Posicionamiento del producto y de la empresa	Misión, visión y valores de la empresa
Propuesta de valor	Funcional	Funcional y emocional	Funcional, emocional y espiritual
Interacción con consumidores	Transacción de tipo uno a uno	Relaciones uno a uno	Colaboración uno a muchos

Fuente: adaptado de Kotler (2010, p. 14)

Para Czinkota (2001), el compuesto de marketing consiste en el desarrollo de estrategias en cuatro áreas de decisión: producto, precio, plaza y promoción, más conocido como las 4 P del *marketing*.

Marketing Público

- **Producto / Servicios** “En esta etapa es importante que la organización tenga detalladamente productos y servicios y el diagnóstico de cómo son vistos por la sociedad. Los atributos de los productos son fundamentales para el posicionamiento y para los planes de comunicación” (Kanaane et al., 2010, p. 200).
- **Precio** Deben ser identificados, de acuerdo con criterios legales y legislativos, impuestos, leyes, decretos que rigen las ciudades,

dirigidos a las necesidades de educación, deporte, recreación, salud, sostenibilidad entre otras. “Lo importante es relacionar los costos operativos de los productos y servicios ofrecidos y luego establecer un criterio de precios que posibilite un retorno financiero esperado para el producto o servicio ofrecido” (Kannane, 2010, p. 201).

- **Promoción / Comunicación** Según Kannane (2010 p. 201), “el proceso de comunicación en las organizaciones públicas cubre desde la comunicación de masas de grandes campañas institucionales hasta el proceso de contacto directo de las organizaciones con el ciudadano”. Por medio de las herramientas del *marketing* será posible informar a los ciudadanos la imagen de los servicios puestos a disposición por el Estado para despertar la conciencia, de los cuales tendrán la sensación de ver cubiertas sus necesidades, momentáneamente sentidas, así, la comunicación es un vehículo que desempeña en primer lugar esta percepción, transmitiendo un mensaje de seguridad pública (Yagnaze, 2006).
- **Plaza** “Canales de acceso del ciudadano a los servicios del Estado. Las decisiones tomadas por los administradores están relacionadas con los lugares de entrega de los servicios y la facilidad de acceso a los productos de la organización” (Kannane, 2010, p. 201). Se percibe que los gobiernos deben despertar y facilitar el acceso de los ciudadanos al uso de los productos y / o servicios municipales.

Marketing social

El *Marketing Social* en su base deberá traer a la sociedad la percepción de que las herramientas de *marketing*, aproximan y satisfacen varias necesidades sociales. La idea es que productos y servicios deben servir para convencer a las personas a transformar la sociedad, es decir, el director de *marketing* debe ser capaz de adoptar mecanismos que hagan que las herramientas utilizadas para alcanzar el público sean eficientes a tal punto que la sociedad cambie su idea sobre determinada campaña, situación, a favor de la institución que está patrocinando, o sea, en los casos de servicios públicos, son necesarias inversiones en políticas públicas.

Kotler y Keller (2012) destacan para el *Marketing Social* o Societal, sin importar de que tratan los intereses estatales, que así como organizaciones privadas necesitan cuidar de su imagen y demostrar estilo en la gestión, y este mucho más que empresas privadas, ya que tiene el deber legal de hacerlo.

LA REVOLUCIÓN DEL MARKETING PÚBLICO EN LA GESTIÓN PÚBLICA DE LOS MUNICIPIOS (RESUMEN)

Algunos aspectos deben ser observados por los gestores públicos, para implementar el marketing público y obtener resultados en sus gestiones desde el punto de vista estratégico y de la “quiebra del modelo mental” para marketing, junto con las poblaciones.

1. Observar indicadores como IDH, informes anuales de RDH del PNUD para su país y ciudad especialmente. Conocer rankings, qué ubicación y qué necesidades necesitan ser revisadas; pobreza, dignidad y bienestar deben ser considerados y bien trabajados.
2. Promover la herramienta de las 4 P del marketing público, por medio de investigaciones con los ciudadanos, acciones sociales integradas donde la iniciativa privada pueda realizar estrategias alineadas con gobiernos, conociendo los valores que son especiales para cada ciudad.
3. Luchar contra las desigualdades horizontales de la población - factores de desigualdad de renta, género, suburbios, migraciones, entre otros parámetros poblacionales, con programas y acciones integradas específicas con calendarios de acción definidos y cumplidos.
4. Mediciones de proyectos sociales efectivos, que integren a las clases sociales de manera más orientada a reducir las desigualdades. Ejemplos: agricultura familiar potencializada; cooperativas y acciones y proyectos de economía colaborativa entre las poblaciones más necesitadas; fomentar el emprendimiento de pequeños negocios, introducidos en las cadenas de valor, preferentemente en mercados internos y externos; promover los startups, incubadoras empresariales, cooperativas de consumo y finanzas, entre otros.
5. Elaborar un Plan de Marketing Municipal, dirigido a las poblaciones

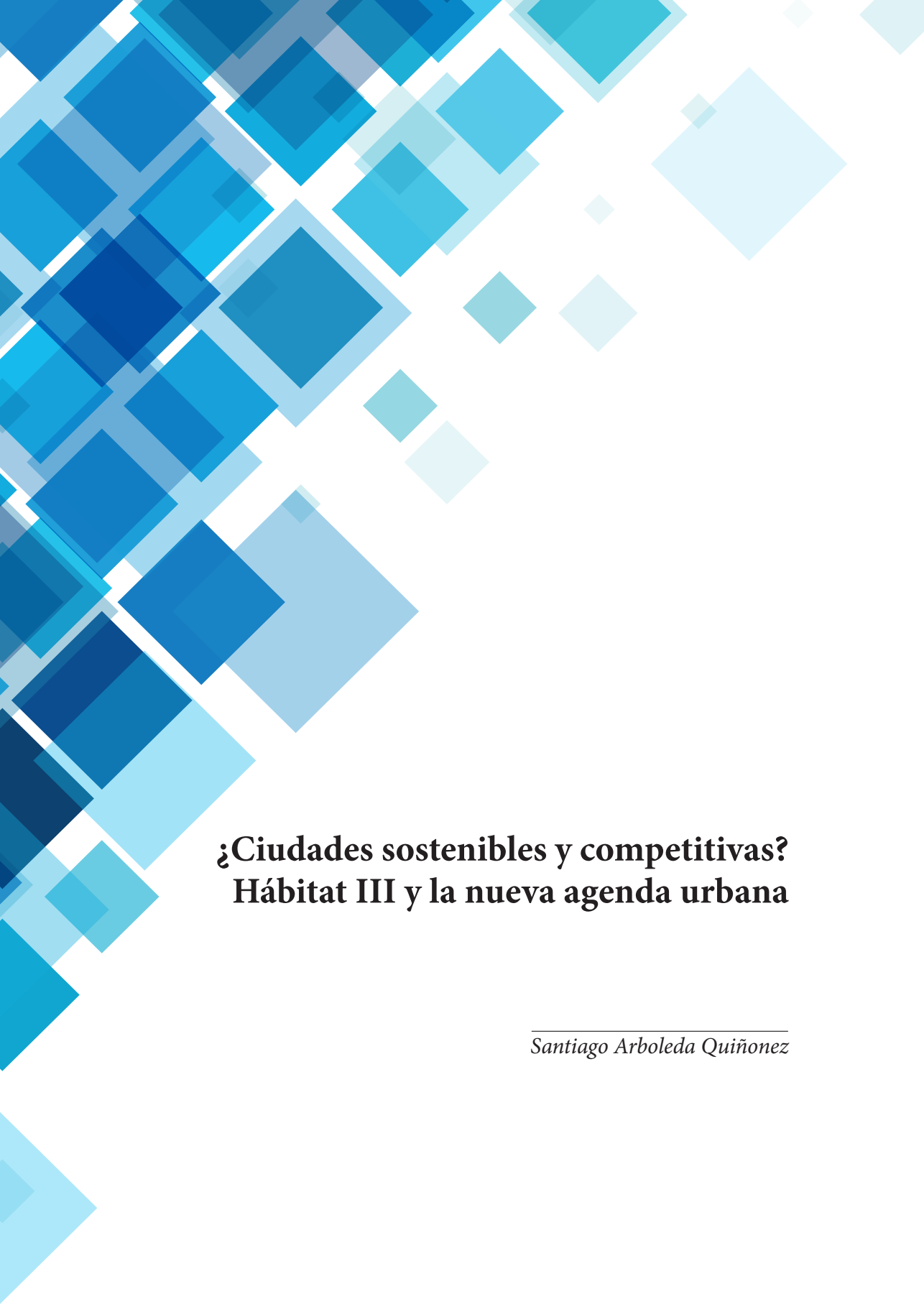
y elaboración de programas calificados que involucren, gobiernos, poblaciones, agencias de fomento y agentes técnicos (universidades, institutos de investigación, iniciativa privada, entre otros actores del grupo social).

MARKETING PÚBLICO, SOCIAL Y CIUDADES SOSTENIBLES, INNOVADORAS Y MÁS HUMANAS.

Diseñar un Plan de *Marketing* Estratégico Municipal (PMKT_CIU-DAD), desarrollando la “vocación” y “valores”, que son deseos y necesidades de las poblaciones. Descubriendo a cada etapa en la planificación de marketing, planes de acción, que generen valor para los aspectos sociales (salud, educación, empleo-renta, recreación, seguridad, transporte, movilidad entre otros factores e indicadores del PNUD).

Dentro de los aspectos proyectados en el análisis DOFA que deberá ser elaborado, señalando los puntos fuertes y débiles (variables del ambiente interno), y oportunidades y amenazas (variables del ambiente externo) que la población espera. Contemplando, desde el punto de vista estratégico y financiero (presupuestos), además de acciones que califiquen los municipios para un “nuevo modelo mental” de pensar el marketing público.

No se permitirá más a los gestores públicos realizar de manera aislada, proyectos y planes de acción definidos por el PMKT_CIU-DAD, en corto, mediano y largo plazo. La sociedad deberá ser convocada, calificada y comprometida a los nuevos modelos de hacer marketing en la sociedad.



¿Ciudades sostenibles y competitivas? Hábitat III y la nueva agenda urbana

Santiago Arboleda Quiñonez

Santiago Arboleda Quiñonez

Licenciado en Historia de la Universidad del Valle, Magíster en Historia Latinoamericana por la Universidad Internacional de Andalucía y Doctor en Estudios Culturales Latinoamericanos. Exvicerrector Académico de la Universidad del Pacífico e Investigador del Grupo de Historia de la Universidad del Valle. Docente Tiempo Completo del Doctorado en Estudios Culturales Latinoamericanos de la Universidad Andina Simón Bolívar Ecuador.

Resumen

Este artículo propone un análisis crítico e introductorio a la Nueva Agenda Urbana (NAU), oficializada en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), llevada a cabo en Quito, del 17 al 20 de octubre de 2016. El cuestionamiento que hilvana estas reflexiones, gira en torno a la manera como dicha agenda articula una tensión asimétrica y por momentos incoherente entre las nociones de sostenibilidad y competitividad, que se dimensionan como principios programáticos transversales en el documento.

Aquí se argumenta que el paradigma sustentado profundiza la concepción de la ciudad como una mercancía, cuyos segmentos y flujos son nichos de reproducción y acumulación capitalista. En consecuencia, la competitividad urbana neoliberal multiculturalista, en manos del sector privado industrial y financiero, a los cuales se les asigna el liderazgo, termina confiando y liquidando las posibilidades de sostenibilidad ambiental, social, cultural, política y económica, en el goce igualitario del derecho a la ciudad de las mayorías.

La sostenibilidad se nos presenta como un sofisma, una simulación discursiva instrumental y funcional que conduce a una quimera, un objetivo irrealizable; excluyente de las mayorías populares, que en la práctica quedan atrapadas en una sin salida. Cerrazón que monumentaliza la gentrificación y su exclusión estructural; minimizando su participación directa en la toma de decisiones, a correspondencia con su marginal, y con esto se reducen drásticamente las posibilidades democráticas y la

justicia urbana. De plano la ciudadanía queda estrangulada para estos sectores, que padecen la desarticulación de sus comunidades y sus culturas ciudadanas históricas, al tiempo que el impedimento para las nuevas generaciones de acceso a vivienda de calidad, que dignifique la vida.

Este genocidio y etnocidio a la vez, producido por máquinas de violencia urbana oficial y extraoficial, ensañadas especialmente con los jóvenes y niños, desterrando familias y comunidades enteras, tras la maximización de las ganancias del capital, lo abreviamos con el término de *genoetnocidio*, sin duda una estrategia y fundamento del actual ordenamiento territorial. Desgarrado proceso que nos enfrenta la pregunta cruda pregunta: ¿ciudades sostenibles y competitivas para quiénes?

En esta dirección se destaca y llama la atención el epistemicidio contra los afrodescendientes que comprueba la agenda, aún en el pleno desarrollo de su decenio proclamado por la misma Naciones Unidas. Si bien aparecen nombrados otros grupos sociales y étnicos, en el caso de los indígenas, los afrodescendientes fueron excluidos, no aparecen; es el olvido producto del racismo estructural segregacionista, en que viven en los distintos países.

La interculturalidad crítica, motor del Sumak Kawsay o Buen Vivir, se propone como una opción de ruptura paradigmática frente al desarrollo capitalista neoliberal, en la medida en que permite la comunión respetuosa y dialogal entre diversas experiencias vitales, incluida la naturaleza; que no se visualiza como un reservorio de recursos. Entrañando un nuevo horizonte educativo para la formación de ciudadanía y habitancias planetarias cimentadas en el bien común y en la solidaridad creativa. Un nuevo sentido común para la descolonización integral, partiendo de la resignificación de la economía en la liberación de las fuerzas y las energías de innovación colaborativa y solidaria de las amplias mayorías, especialmente en los países del sur global.

CRISIS PLANETARIA: SOSTENIBILIDAD O COMPETITIVIDAD

Además de la excesiva celeridad con que la huella antrópica impone desastres en los distintos órdenes de la vida, la crisis planetaria ya tiene hoy sentido común, entre muchos de nosotros, se manifiesta de manera dramática en el aumento desmesurado de poblaciones que hu-

yen despavoridas de sus hábitats rurales y urbanos; debido a las guerras generadas por el neocolonialismo actual, así como por el extractivismo derivado de la misma causa.

Ante tal oleada de desterrados, que cuestionan de fondo las nociones canónicas de migrante y migración, Naciones Unidas, a través de ACNUR y OCHA, reconoce su insuficiencia y su impotencia para dar respuesta adecuada a semejante catástrofe; generada por el capitalismo neoliberal en su proceso de primarización de la economía, y de expansión globalizadora del capital en sus distintas formas de modelar el espacio; cambiar lugares homogeneizando la vida cotidiana de manera diferencial. Y en general la cultura, tras la acumulación de ganancias sin límites, e idealmente sin obstáculos políticos y jurídicos.

Las consecuencias de lo anterior son evidentes en el espacio urbano, que muestra especialmente en los países del sur, la existencia de varias ciudades en una ciudad. Los grandes condominios, centros comerciales; la ciudad vigilada, privatizada y de la opulencia, al lado de la ciudad carente de los servicios básicos, construida con materiales perecederos o de desecho, habitada por el hambre y la indigencia; sitiada por las fuerzas de la represión y los asesinatos como sino cotidiano.

Este desolador panorama devela la incoherencia y la imposibilidad de armonizar en la actual agenda urbana, los principios de sostenibilidad y competitividad, que se asignan a la ciudad como algo realizable. Lo cual nos hace pensar si estamos frente a un sofisma, o en términos de Sartre, frente a planteamientos y acciones de mala fe; en las que cualquier pretensión de búsqueda del bien común resulta burlada cuando menos, y generalmente acribillada por los apetitos del capital competitivo.

De ahí que en el diagnóstico o línea de base desde donde parte la nueva agenda urbana, se reconozca con cierto tono de frustración, envuelto en una atmósfera de relativo entusiasmo por los supuestos logros alcanzados, que:

"Desde la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos en Vancouver en el año 1976 y en Estambul en el año 1996, y la aprobación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio en el año 2000, hemos constatado mejoras en la calidad de vida de millones de habitantes de las zonas urbanas, entre ellos los habitantes de barrios marginales y asentamientos informales. No obstante, la persistencia de múltiples formas de pobreza, las desigualdades crecientes y la degradación ambiental, siguen

siendo uno de los principales obstáculos para el desarrollo sostenible en todo el mundo, siendo con frecuencia, la exclusión social y económica y la segregación espacial una realidad irrefutable en las ciudades y los asentamientos humanos. (ONU - Hábitat III, 2016, p.3)".

Es claro que en la última década, la concentración de la riqueza en una minoría del mundo aumentó, ampliándose el abismo de separación entre enriquecidos y empobrecidos; que parece ser paradójicamente lo único verdaderamente sostenible de la doctrina del desarrollo capitalista neoliberal. "Segregación sostenible" de amplio espectro, proyección institucional. Dicho de otro modo, en los 40 años transcurridos entre las dos conferencias sobre hábitat, no ha habido soluciones reales al flagelo de la desigualdad en la reorganización de los territorios urbanos, esto es, en la distribución de la riqueza y por lo tanto en las posibilidades para concretar niveles al menos aceptables, de ejercicio democrático de la dignidad humana. En términos generales, lo implementado de dichas agendas fracasó por múltiples razones, que deben ser evaluadas con la seriedad que amerita; entre las cuales salta a la vista de manera frontal el poco compromiso de los estados.

"Reconocemos que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible. Reconocemos también que la desigualdad creciente y la persistencia de múltiples dimensiones de la pobreza, incluido el aumento del número de habitantes de barrios marginales y asentamientos informales, afectan tanto a los países desarrollados como a los países en desarrollo, y que la organización espacial, la accesibilidad y el diseño de los espacios urbanos, así como la infraestructura y la prestación de servicios básicos, junto con las políticas de desarrollo, pueden promover la cohesión social, la igualdad y la inclusión, u obstaculizarla (ONU - Hábitat III, 2016, p. 7)".

Es la constatación de que las ciudades son refugios de migradesterrados, "indocumentados", "ilegales"; despojados por las múltiples violencias, exclusiones y segregaciones. Que viajan en su mayoría en sentido sur-norte, tal es el caso de los africanos, latinoamericanos y asiáticos; quienes configuran uno de los tantos síntomas de la crisis planetaria, que para algunos autores, es en sí, la crisis de la civilización capitalista colonial euronorteamericanocéntrica.

Bajo la profundización del paradigma hegemónico de las ciudades competitivas, estas expulsan grandes contingentes de su población popular hacia la periferia, en un decidido proceso de gentrificación (Harvey, 2014), que eleva la valorización urbana, a través de la construcción de infraestructura útil a la globalización (parques temáticos, malecones, plazas para el turismo, bulevares, etcétera) y de vivienda onerosa destinada a las clases medias y altas.

Como lo mencionó en la instalación de la conferencia el director ejecutivo de ONU-Hábitat y a la vez, Secretario General de Hábitat III, Joan Clos:

“La urbanización está ocurriendo a un ritmo y escala sin precedentes. 3,7 billones de personas viven en ciudades y creemos que en los próximos años, en 2050, esa cifra llegará al doble”.
“Es histórico porque nunca en la historia de la humanidad hemos visto una transformación en la sociedad tan significativa”, dijo. “Esto representa enormes desafíos, y la Nueva Agenda Urbana tiene como objetivo guiar la estrategia para hacerles frente”.
“Queremos decir que no hay que temer a la urbanización. Hay algunos países que desean parar la urbanización, poner un muro delante de ella. Nosotros queremos guiarla, ayudar (Blog Terraqui, nov 3/2016)”.

Asumiendo estos cálculos del crecimiento poblacional urbano para mediados del presente siglo, la pregunta que surge es de qué maneras en la aceleración de los niveles de acumulación capitalista urbano, que presenta el actual modelo, se puede situar como valor, fundamento y hecho concreto, la sostenibilidad en la construcción de la ciudad como bien común; tejido plural de sentidos para la vida y la convivencia creativa, recreativa y reproductiva de todos y para todos. Esto es, mediante qué mecanismos hacer de ella un entramado de la justicia, la democracia y la resolución pacífica de los conflictos. Asunto para nada claro como lo podemos ver, por optimistas que seamos.

CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES: BIEN COMÚN Y DERECHO A LA CIUDAD

En el publicitado nuevo paradigma de gestión y gerencia urbana, que pretende instaurar la nueva agenda, lo arriba planteado por Joan Clos, aparece de manera puntual y más amplia en el siguiente fragmento, que

por lo demás, acudiendo una visión intersectorial, dibuja con mayor cercanía la caótica situación que se avizora para las ciudades de continuar la tendencia actual en la gestión de las mismas. Podemos leer:

"Según previsiones, la población urbana mundial prácticamente se duplicará para el año 2050, lo que hará de la urbanización una de las tendencias más transformadoras en el siglo XXI. Las poblaciones, las actividades económicas, las interacciones entre lo social y lo cultural, así como las repercusiones ambientales y humanitarias se concentran cada vez más en las ciudades, y ello plantea enormes problemas de sostenibilidad en materia de vivienda, infraestructura, servicios básicos, seguridad alimentaria, salud, educación, empleos decentes, seguridad y recursos naturales, entre otros (ONU - Hábitat III, 2016: p. 3)".

Tales niveles de concentración poblacional urbana y las necesidades que entraña, cuestionan mucho más al modelo de gestión, de forma directa, al propio paradigma de desarrollo (Escobar, 1998). Generador de las fuertes desigualdades sociales y el desequilibrio de oportunidades en la relación campo ciudad, de mucho impacto en América Latina y Colombia; de tal suerte que mientras se continúe pensando y actuando con este paradigma desarrollista, tenemos que los cambios en el modelo de gestión resultan insuficientes, por lo cual la sostenibilidad queda explícita como un adjetivo vacío: "desarrollo urbano sostenible". Sin contenido de acción, una retórica que cuando más indica buenas intenciones, como lo podemos observar:

"Al reorientar la manera en que se planifican, se diseñan, se financian, se desarrollan, se administran y gestionan las ciudades y los asentamientos humanos, la Nueva Agenda Urbana ayudará a poner fin a la pobreza y al hambre en todas sus formas y dimensiones; a reducir las desigualdades; promover un crecimiento económico, sostenible, inclusivo y sostenido; lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible; mejorar la salud humana y el bienestar; fomentar la resiliencia; y proteger el medio ambiente (ONU - Hábitat III, 2016, p. 3)".

En la posición que se sustenta aquí, no se trataría solo de la reorientación de los ejes de acción, el imperativo es la transformación radical y el cambio de paradigma que privilegie la gestión solidaria, como lo hemos expresado, el bien común, frente a los beneficios y ganancias individuales de los grupos corporativos (Houtart, 2015). Resulta un impo-

sible lograr propósitos significativos de igualdad, mientras la ciudad se conciba como mercancía; en esto reside el núcleo del desastre ambiental urbano. Dado que el modelo empuja a los desposeídos, a ocupar lugares inadecuados para la habitabilidad, difíciles de amoblamiento de servicios básicos. El desarrollo sostenible en este contexto, por lo tanto, deviene en una falacia que no se puede superar con medidas reformistas como las previstas:

"La Nueva Agenda Urbana reafirma entonces nuestro compromiso mundial con el desarrollo urbano sostenible como un paso decisivo para el logro del desarrollo sostenible de manera integrada y coordinada a nivel mundial, regional, nacional, subnacional y local, con la participación de todos los actores pertinentes. La implementación de la Nueva Agenda Urbana contribuye a la aplicación y la ubicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de manera integrada, y a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas –entre otros el Objetivo 11– de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (ONU - Hábitat III, 2016, p. 4)".

La oficialización del desplazamiento del principio de sostenibilidad hacia el contexto urbano, que opera la agenda, cumple el efecto discursivo de armonizar y coordinar otras agendas del sistema de Naciones Unidas, orientadas por este el mismo principio, pero solo esto. En el ámbito de las acciones, incluso para coordinar diferentes niveles político administrativos en la ejecución de políticas públicas, está atrapado, en una sin salida. Por lo que podemos presupuestar prospectivamente, desde luego, manteniendo la visión heterogénea de los resultados según los países y regiones específicas que los logros al igual que en las anteriores agendas, no serán nada alentadores en su tendencia general; salvo que se pueda regular y condicionar la actuación totalitaria de los emporios económicos por parte de movimientos sociales y consensos políticos con amplitud. Pero al parecer esta posibilidad se otea lejana.

Críticas sustanciales en esta dirección, se pueden derivar de la conferencia alternativa y de seguimiento a Hábitat III, realizada en Bogotá, el 21 de octubre de 2016, en la Universidad Nacional de Colombia, entre las principales críticas se pueden destacar:

1. Se ha evadido la ubicación y análisis de las causas de la reproducción de la pobreza, de tal suerte, que las consecuencias se presentan como

causas de la crisis generalizada. En esa medida, no se apunta a las soluciones de fondo a través de rutas concretas de compromiso y acción movilizadoras de la ciudadanía.

2. No se discutió, ni se considera con la importancia que amerita “el derecho a la ciudad”, entendido como el fácil acceso de todos los ciudadanos a vivienda de calidad, alimentación, salud, educación. Entendiendo que la violación es sistemática en la ejecución del urbanismo, en un número significativo de ciudades del mundo se evade este debate.
3. Se sigue planteando la articulación con el nivel nacional de los Estados, dejando el vacío de trabajo con las administraciones locales, las ciudades en concreto, donde se pueden tramitar, de manera más eficiente las soluciones, se evidencia la reproducción de un problema de escala de valoración. Y en este sentido, aunque se redunda en un diagnóstico de la situación de crisis, incluso en pronósticos, no hay alternativas ni rutas nuevas y concretas. Entonces ¿qué es lo nuevo de la nueva agenda urbana, en relación con la anterior de hace 20 años?
4. La mayoría de los acuerdos de Hábitat II, no se han aplicado, por lo que el resultado, es que tenemos después de 20 años, ciudades más ricas con ciudadanos más empobrecidos; es la ecuación de las ciudades injustas e insostenibles si se piensa en el bien común.
5. Debido a las generalizaciones de la agenda, no se abordó en rigor la relación entre urbanismo justo o justicia urbana, democracia y paz, como antídotos ante las exclusiones y las segregaciones que originan las violencias y la desestabilización política. La Justicia como ejercicio de derecho a la ciudad queda pendiente por desarrollarse.
6. Finalmente, se señala que en desarrollo de la conferencia de Quito hubo poca participación de los jóvenes, los empresarios y de la voz ciudadana deliberante. (Hábitat III FollowUp, 2016)

Justicia urbana, urbanismo justo y derecho a la ciudad, junto con la solidaridad como deber ciudadano, al tiempo que como derecho humano y principio vital, configuran retos para la transformación de esta agenda y centralmente, la transformación de las prácticas administrativas, de planificación y gestión que la concreten. De no ser así, queda abierta la pregunta sobre la anhelada durabilidad en el tiempo, en condiciones saludables, que promueve la sostenibilidad urbana, para quiénes está destinada? De eso nos ocuparemos en el próximo aparte.

CIUDADES SOSTENIBLES PARA QUIÉNES

Con lo dicho hasta este punto, los sujetos y comunidades dignas de ambientes urbanos saludables y sostenibles quedan al descubierto, su número es proporcional a su capacidad adquisitiva, su consumo, su capital. En contravía a la evidencia, se esgrime la capacidad de inclusión a través de la democratización del empleo pleno y el trabajo decente; una verdadera quimera en tiempos de privatizaciones masivas. En lo que sigue, cómo podemos analizar los valores y prácticas de la “alta productividad, la competitividad y la innovación”? Al cotejarlos con los principios de justicia urbana, urbanismo justo y derecho a la ciudad, arriba señalados, con nitidez configuran un campo de tensión sin resolución.

Esta triada del poder y la colonialidad, que es en sí el corazón de los actuales dictámenes urbanos, convertidos en nuevos evangelios, mediante qué políticas de participación directa y decisoria van a posibilitar la redistribución incluyente de la vivienda digna, la educación, la formación, el crédito y las iniciativas empresariales de los diferentes sectores? En tal sentido, hacia dónde va orientada esta triada? Podrá reconocer las innovaciones y la inventiva popular y de sectores no hegemónicos que pugnan por generar mayor valor agregado, por ejemplo, en las cadenas productivas de que participan en los lugares subalternos o marginados, o la de colectivos de productores que simplemente rehúyen la lógica de acumulación monería y mercantilista.

Desde esta pluralidad sustancial, en los actuales tiempos de expropiación y monopolización de los conocimientos e innovaciones a través de patentes privadas, muchos grupos que insisten en el carácter colectivo de su producción tendrán cabida? Son solo algunas preguntas que suscita la declaratoria de la nueva agenda urbana, cuya viabilidad en este aspecto hace imperativo transformaciones legislativas mayúsculas, que ahonden el pluralismo jurídico, político y económico. Esto sí sería un detonante de renovadas fuerzas productivas urbanas desde las mayorías, ahora empobrecidas. Más aún, si esto fuera posible, cuáles serían los nexos a promover entre los países del norte y el sur global, para superar la brecha geopolítica de acceso a la tecnología, como clave para superar el empobrecimiento del sur.

"Asegurar el desarrollo de economías urbanas sostenibles e inclusivas, aprovechando los beneficios que se derivan de la aglomeración resultante de una urbanización planificada, incluida la alta productividad, la competitividad y la innovación, lo que supone fomentar el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos; garantizar la creación de empleos decentes y el acceso equitativo para todos a las oportunidades y los recursos económicos y productivos; impedir la especulación de los terrenos; promover la tenencia segura de la tierra y gestionar la contracción de las zonas urbanas, cuando proceda (ONU - Hábitat III, 2016, p. 5)".

Otros tópicos que llaman la atención, son las aspiraciones de frenar la especulación de los terrenos, promoviendo la propiedad segura de la tierra. Al respecto, debemos reconocer que quienes pueden asegurar la tenencia son justamente quienes tienen el tiempo para esperar, que a lo largo de décadas sus terrenos se valoricen hasta llegar a niveles especulativos exorbitantes, con la cercanía a la infraestructura vial, de servicios e incluso obras comerciales de carácter privada. Es lo que popularmente se conoce como “terrenos de engorde”, una práctica tradicional de las familias terratenientes urbanas y rurales en Latinoamérica.

Paradójicamente las escrituras de propiedad sobre las viviendas, que deberían brindar seguridad a los sectores populares autogestionarios de sus barrios y comunas, han representado a menudo la pérdida de dichas propiedades; debido tanto a los altos costos de valorización, que terminan expulsándolos de sus sectores, una vez estos se conectan a toda la maya de servicios públicos, como a la implementación de planes de reordenamiento territorial que destinan estos territorios a nuevos usos de la tierra. Infraestructuras de interés común; carreteras, estadios y plazas, pero también concentración de servicios, tal es el caso de nuevas zonas comerciales o médicas, entre otras.

Los ejemplos son abundantes en nuestras ciudades, y supondrían otras modalidades de subsidios a los impuestos y servicios, al tiempo que exenciones para los sectores más vulnerables, de tal forma que se garantice la vivienda y la tierra urbana, como un derecho humano fundamental. Tal vez una posible ruta para revertir la tendencia de destierro y despojo urbano ya señalada, que encubre la injusticia urbana bajo el manto de la legalidad vigente.

Pero el lugar otorgado a la empresa privada y al capital financiero, nos confirma la sin salida en que se encuentran las mayorías que re-

claman acceso democrático al espacio urbano, y el singular divorcio e incoherencia entre la retórica de buena voluntad, con visos filantrópicos que encierra la agenda y las prácticas que prefigura, dejando sumamente claro quiénes son los dueños de la agenda y de las ciudades. Aquí con toda la crudeza revela sus alcances y emergen los límites de las transformaciones deseadas, que se desvanecen ante el predominio del capitalismo neoliberal y multiculturalista.

"Instamos a las empresas a que dediquen su creatividad e innovación a resolver los problemas que plantea el desarrollo sostenible en las zonas urbanas, reconociendo que las actividades, la inversión y la innovación de la empresa privada son los principales motores de la productividad, el crecimiento inclusivo y la creación de empleo, y que la inversión privada, en particular, las inversiones extranjeras directas, junto con un sistema financiero internacional estable, son un elemento esencial de los esfuerzos de desarrollo (ONU - Hábitat III, 2016, p. 20)".

Los sectores mayoritarios de la sociedad, conservan en este esquema, su puesto de receptores más menos pasivos, de los mandatos inversionistas; es evidente que nada se altera en el modelo tradicional de gestión, no puede haber protagonismo y ejercicio pleno de derecho de los "otros". No es exagerado plantear que en estos elementos se exhibe una prolongación del horizonte neocolonialista. Siendo así, la sostenibilidad no es más que una fachada, una cortina de humo para discusiones de la sociedad civil, mientras el capital se apropia y engulle velozmente las ciudades en su desmesurado afán de reproducción y maximización. Nada nuevo como lo venimos sustentando, pero ahora en situaciones más agudas y dramáticas desde el punto de vista de las consecuencias humanas y naturales, de las consecuencias ambientales.

"Invitamos a las instituciones financieras multilaterales internacionales, los bancos regionales de desarrollo, las instituciones financieras de desarrollo y los organismos de cooperación a que proporcionen apoyo financiero, en particular mediante mecanismos financieros innovadores, a los programas y proyectos de aplicación de la Nueva Agenda Urbana, en particular en los países en desarrollo (ONU - Hábitat III, 2016, p.21)".

Las multinacionales y grupos corporativos en sus diferentes rostros públicos, deben continuar su labor de desmantelamiento en los países

del sur global; los pocos márgenes de control del estado se hacen palpables, dejando todo a la impunidad del mercado y el mejor postor. Un ejemplo actual de esta situación es lo sucedió con la ODEBRECHT. Podemos afirmar sin ambages que el desarrollo urbano sostenible, es para la sostenibilidad del capital, no de los lugares y las comunidades que han tejido sentidos de identidad vitalista, en la construcción de sus barrios y vecindarios, en que se recrea la solidaridad. Tampoco para los que aspiran a tener una vivienda con la dignidad de su esfuerzo y trabajo.

La sostenibilidad urbana de los sectores populares ha sido cercenada, secuestrada, usurpada y finalmente robada. Estandarizada en el cemento y el dinero, vaciada de su diversidad esencial; que se expresa en conocimientos y prácticas, distintas formas de vivir la ciudad, que la hacen posible y viable en el tiempo. Desde la gestión para la construcción de soluciones comunitarias cotidianas hasta las luchas por las grandes obras de interés común; pasando por el saneamiento básico en algunos sectores, que hasta la actualidad en muchas de nuestras antiguas ciudades del sur global, no tienen acceso permanente al agua potable. Tal es el caso de las costas Pacífica y Caribe colombiana, además de las zonas de ladera en varias ciudades de los Andes.

INTERCULTURALIDAD COMO CRÍTICA PEDAGÓGICA DE ESPERANZA

La noción de interculturalidad construida y defendida por el movimiento social indígena latinoamericano, especialmente andino, como opción para concretar justicia y transformación social a través del diálogo de conocimientos y experiencias, más allá de la inclusión, que supone la aceptación de un paradigma único y válido, al cual deben acceder los otros, como aspiración y conquista; ha sido trivializada y banalizada por el capitalismo multicultural que venimos criticando.

En este sentido la interculturalidad que se constituye en un principio político, jurídico, ético y hasta moral de la convivencia humana/natural, partiendo de la pluralidad que somos, ha sido asimilada primero al mero encuentro de culturas. Por lo que todo espacio en que existan diferentes culturas es intercultural en sí, por naturaleza. Con esto la interculturalidad queda convertida en multiculturalidad, en un hecho social

de la modernidad colonial, eludiendo el componente central del diálogo transformador en beneficio de todos; es a lo que la profesora Catherine Walsh (2009) ha denominado “interculturalidad relacional”.

Otra acepción de interculturalidad, la presenta como el encuentro en que prima el reconocimiento del “otro” como diferente, manteniendo las asimetrías sociales. En esta, las diferencias se convierten en desigualdades *per se* y cuando se dialoga el subalternizado termina clasificado y exaltado; finalmente folclorizado, preso del discurso del derecho a mantener su cultura. Es la típica “interculturalidad funcional”. Es la instrumentalización que ha realizado el multiculturalismo constitucional en la mayoría de nuestros países, que se concreta en las políticas públicas del reconocimiento.

Por último, el sentido de interculturalidad que nos interesa es la denominada “interculturalidad crítica”, que aboga por la interculturalización de las diferentes esferas de la vida para descolonizarla, incluyendo el respeto a la naturaleza; de ahí que en las constituciones de Ecuador y Bolivia se le haya otorgado derechos. Esta interculturalidad funda en sí un nuevo paradigma, el del Buen Vivir o Sumak Kawsay; una alternativa para salir del desarrollo capitalista expoliador de la vida en el planeta. Prima el diálogo para la gestión de nuevas civilizaciones, para la transformación de la humanidad en su conjunto, como opción a la crisis actual. Esta visión de co-responsabilidad resulta estratégica para planificar la vida urbana con niveles de esperanza y coherencia, siendo en sí una crítica y sobre todo, un camino diferente al planteado por la nueva agenda urbana.

La interculturalidad funcionalizada la podemos observar en esta cita, que muestra diversos criterios en la construcción identitaria de estos segmentos de población, los cuales, sin embargo, en su mayoría tienen en común el sino de la desposesión, de la vulnerabilidad, de la subhumanización en que los ha colocado el sistema:

"Apoyamos a los gobiernos subnacionales y locales, según corresponda, en el cumplimiento de su función clave en el fortalecimiento de la interfaz entre todos los interesados pertinentes, ofreciendo oportunidades de diálogo, incluso mediante enfoques que tengan en cuenta la edad y el género, prestando especial atención a las posibles contribuciones de todos los segmentos de la sociedad, incluidos los hombres y las mujeres, los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, las poblacio-

nes indígenas y las comunidades locales, los refugiados y los desplazados internos y los migrantes, independientemente de su estatus migratorio, sin discriminación por motivos de raza, religión, origen étnico o condición socioeconómica (ONU - Hábitat III, 2016, p. 9)".

Como en esta cita, en varias partes del documento aparecen listados estos segmentos de población, haciéndonos notar que los afrodescendientes, en su calidad de sujetos políticos globales no están presentes, no han sido tenidos en cuenta explícitamente. Impase protuberante si se tiene en cuenta que las Naciones Unidas declaró su decenio a partir del 1 de enero de 2015. La qué se debe este "olvido"? Será entonces el decenio de la invisibilidad visible, declarado por las Naciones Unidas? Desde luego, es un ejemplo de la visibilización negativa, que responde a la pregunta: ¿reconocimiento y visibilización para qué? (Arboleda, 2007)".

La exclusión de los afrodescendientes de esta agenda, en el plano discursivo, además de ser un epistemicidio reedita el desprecio por estos pueblos; que se concreta en el trabajo continuado de despojo urbano/rural integral y de criminalización, que hace del genocidio y el etnocidio algo normal para las élites económicas y políticas. De manera abreviada es el *genoetnocidio*, como política pública de facto. Una clara vertiente de la *clandestinidad pública*. Es el racismo hoy públicamente incorrecto, que desde una lógica y un pensamiento clandestino, se concreta en la agenda y en las acciones públicas en todos los niveles. Marginación estructural demostrable en esta nueva agenda global urbana.

Dotando de contenido cultural a dichas poblaciones la agenda postula:

"La Nueva Agenda Urbana reconoce que la cultura y la diversidad cultural son fuentes de enriquecimiento para la humanidad y realizan un aporte importante al desarrollo sostenible de las ciudades, los asentamientos humanos y los ciudadanos, empoderándolos para que desempeñen una función activa y singular en las iniciativas de desarrollo. La Nueva Agenda Urbana reconoce además que la cultura debería tenerse en cuenta en la promoción y aplicación de nuevas modalidades de consumo y producción sostenibles que contribuyen a la utilización responsable de los recursos y contrarrestan los efectos adversos del cambio climático (ONU - Hábitat III, 2016, p. 4)".

Pretendidamente sin poder alguno, los ciudadanos arriba listados necesitan ser empoderados desde su cultura y la diversidad que somos

resulta aditiva y no constitutiva como realmente es. La interculturalidad crítica no puede tener asidero, ya que esta parte del poder concreto y las contribuciones de cada colectivo a la construcción de nuevos sentidos comunes para la gestión de la sociedad, la economía, la política y demás campos. No es algo que deben otorgar los empresarios, en especial la banca, para un desempeño singular y activo, que además no se precisa de qué se trata, a qué hace referencia tal desempeño. Sin embargo, por lo analizado hasta el momento, lo podemos dilucidar. Se trata de multiplicadores que repliquen las fórmulas, adecuándolas a la codificación cultural de cada contexto. Esa es la función esencial del empoderamiento, formar un ejército de emprendedores que promuevan las nuevas modalidades diseñadas por la globalización, que inclusive etiquetándose con sello verde, ecológico, continúa su monopolio, aumentando su plusvalía en los mercados.

¿Será posible el diálogo transformador entre empresarios privados y las víctimas del sistema? Con frustración tenemos que reconocer que no, de eso dan cuenta las negativas de las potencias mundiales para firmar los acuerdos más decididos contra el calentamiento global. Sus multinacionales no quieren ser reguladas y aún en momentos de protesta social, los acuerdos a que se llegan con las poblaciones y la sociedad civil, son burlados e incumplidos.

El ofrecimiento de la interculturalidad crítica, como centro articulador del Buen Vivir nos abre un camino, solo uno, entre los muchos posibles para la construcción y fortalecimiento de sociedades solidarias, respetuosas y cuidadosas de lo público, del bien común. Civilizaciones en que la naturaleza no sea percibida como un conjunto de recursos, sino como vida que garantiza y asegura nuestra reproducción sostenible en los espacios rurales y urbanos; por fuera de la competitividad y la acumulación capitalista que nos tiene en este colapso. Esto si sería un cambio de mentalidad, de paradigma, lo cual requiere profundas transformaciones educativas desde la niñez, que sitúen nuevos sentidos comunes cotidianos, cuyo principio máximo sea la cooperación creativa, desde la cual se cosecha la abundancia del amor, la ética y la responsabilidad colectiva.

“Nos esforzaremos por mejorar la capacidad para la planificación y el diseño urbano y la prestación de formación a los planificadores urbanos a nivel nacional, subnacional y local (ONU - Hábitat III, 2016, p. 16)”.

Los propósitos educativos antes indicados se deben encarnar en administradores con alta capacidad de gestión y un superávit de humanización y responsabilidad, además de los planificadores urbanos previstos. En este sendero los sistemas educativos públicos, las universidades y las agremiaciones, avanzarían con decisión en las pedagogías de la interculturalidad crítica, abonando el terreno para la construcción de sociedades y comunidades autónomas, descolonizadas, saludables, pacíficas y sostenibles.

ESQUEMA DE ARRIBO

En la perspectiva de plantear líneas tentativas de reflexión/acción al conjunto de paradojas, incoherencias, imposibilidades y sin salidas, que nos plantea la nueva agenda urbana, esbocemos estos puntos que ojalá contribuyan al enriquecimiento de los debates y las prácticas socioeducativas y políticas.

1. Dimensionar la *creatividad y la innovación solidaria* como un valor organizativo a estimular y sembrar en la vida cotidiana de los habitantes de las ciudades, que posibilita concretar el derecho a la ciudad. Esta debe orientar la gestión y administración de las culturas y las economías ciudadanas, en tanto patrimonio social que insiste en el bien común; en la solidaridad creativa
2. Lo anterior permite identificar experiencias sociales urbanas innovadoras, en sus modelos de organización y gestión colectiva, de diversas necesidades insatisfechas; acceso a la vivienda, soberanía alimentaria saludable, acceso a servicios públicos, recreación y cultura entre otros. Ello implica reconocer la palabra y la capacidad de movilización y resolución ciudadana, para brindar alternativas de solución a las múltiples exclusiones. Están pendientes estas cartografías urbanas que deben emerger como ofertas intangibles y/o invisibilizadas; riquezas invaluable de familias y comunidades.
3. Asumir desde la praxis el desafío que supone la relación entre interculturalidad y sostenibilidad, afianzando y construyendo prácticas económicas solidarias y de cooperación, más allá del intercambio financiero y monetario, desde luego sin desconocerlo, pero haciendo un esfuerzo por reconstruir el sentido esencial de la economía cen-

trada en el respeto y la garantía de los derechos humanos. Es decir, una renovada forma de gestión, planificación con sentido de transformación social integral fundamentada en el bien común, pilar del buen vivir, que rebase los límites del desarrollo neoliberal.

4. Finalmente debe valorarse que la economía solidaria es una ruta concreta y posible que ha demostrado su eficiencia y eficacia en el ejercicio de la autonomía y la articulación colaborativa entre estado, sociedad civil, sector empresarial. Movilizando un cambio de paradigma que exige esfuerzos en la reorientación educativa de los distintos agentes encargados de liderar y planificar las transformaciones deseadas para la construcción de ciudades y sociedades participativas, justas, sostenibles e interculturales.

Bibliografía

- Accioly, Inny, 2015, “Ideologia do desenvolvimento e do consumo sustentável na educação ambiental: uma análise das políticas públicas na Década da Educação para o Desenvolvimento Sustentável”, en: Educação ambiental de escola sem contexto. UM Balanço crítico dá a década Da educação para desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro, Organizadores: Carlos Frederico B. Loureiro / Rodrigo de R. C. Lamosa. Edite. Quarteto / CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, p. 68 - 104
- Ángel M., Augusto. 2003, *La Diosa Némesis: Desarrollo sostenible o cambio cultural*, Santiago de Cali, Corporación Autónoma de Occidente.
- ARBOLEDA QUIÑONEZ, Santiago, 1998, *Me dijo que me esperara Carmela no me esperó. El pacífico nariñense en Cali*, Santiago de Cali, Editorial Universidad del Valle.
- ARBOLEDA QUIÑONEZ, Santiago, 2002, “Paisanajes, colonias y movilización social afrocolombiana en el suroccidente colombiano”, en: C. Mosquera, M. Pardo (edit.), *Afrodescendientes en las Américas*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2002, pp. 399 y ss.
- _____, 2007 “Los Afrocolombianos: entre la retórica del multiculturalismo y el fuego cruzado del destierro”, en: *Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, Vol. 12, N° 1, Berkeley, The University of California Press, pp.213 y ss.
- _____, 2016 “Plan Colombia: descivilización, genocidio, etnocidio y destierro afrocolombiano” en: *Revista Nómadas*, N° 45, Quito, IESCO / Universidad Central, p 75 – 89.
- Banco Mundial. 2015. Indicadores Urbanos y Rurales. Disponible en: <http://datos.bancomundial.org/indicador>.
- BONDIA GARCIA, David, 2011, “El enigma de la interculturalidad en un mundo globalizado: un desafío para los derechos humanos”, en: *Los movimientos sociales*

- en la construcción del Estado y de la nación intercultural, Colección Conflictos, política y derecho.02, Coordinadores David Bondia García y Manuel Ramiro Muñoz, Huygens Editorial, p. 19 – 71.
- CICCOLELLA, Pablo, 2011, *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*, Quito, OLACCHI / QUITO Distrito Metropolitano.
- DIAZ POLANCO, Héctor, 2006, *Elogio de la diversidad. Globalización, multiculturalismo y etnofagia*, México, Siglo XXI.
- HARVEY, David, 2014, *Urbanismo y desigualdad social*, 7 edición, España, Siglo XXI de España Editores. Traducción de Marina González Arenas.
- LOUREIRO B, Carlos Federico, 2015, “Educação ambiental e educação para o desenvolvimento sustentável: polêmicas, aproximacoes e distanciamentos”, en: *Educação ambiental de escola sem contexto. UM Balanço crítico dá a década Da educação para desenvolvimento Sustentável*. Rio de Janeiro, Organizadores: Carlos Federico B. Loureiro / Rodrigo de R. C. Lamosa. Edite. Quarteto / CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, p. 35 – 67
- MUÑOZ, Manuel Ramiro, 2011, “Escenarios de interculturalidad en el sur occidente de Colombia”, en: *Los movimientos sociales en la construcción del Estado y de la nación intercultural*, Colección Conflictos, política y derecho 02, Coordinadores David Bondia García y Manuel Ramiro Muñoz, Huygens Editorial, p. 73 – 111
- ORGANIZACIÓN NACIONES UNIDAS, Asamblea General, 2016, Documento Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III): Nueva Agenda Urbana. Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos, 17 a 20 de Octubre.
- ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, 1987. Informe Brundtland. Nueva York.
- ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS, 1992. Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático. Rio de Janeiro (CMNUCC).
- SANCHEZ MOJICA, Dairo, 2015, “Pobreza, racismo y competitividad: El ordenamiento urbano neoliberal en Cartagena de Indias”, en: *Revista Nómadas*, N° 43, Bogotá, IESCO / Universidad Central, p 131 – 147.
- WALSH, Catherine, 2009, *Interculturalidad, Estado, Sociedad. Luchas (de) coloniales de nuestra época*, Quito. Universidad Andina Simón Bolívar / Ediciones Abya – Yala.



¿Para dónde van las ciudades colombianas?

Carlos Alberto Rojas Cruz

Carlos Alberto Rojas Cruz

Licenciado Ciencias Sociales, Especialista Teorías, Métodos y Técnicas de Investigación Social, Magister Políticas Públicas, Magíster en Derecho Constitucional.

Profesor universitario, investigador social y consultor en temas de políticas públicas, con una amplia experiencia en el sector público y el sector de las ONG que lideran programas sociales en la ciudad de Cali y el Valle del Cauca, la experiencia adquirida a lo largo de las últimas dos décadas en el diseño, ejecución y evaluación de distintos tipos de políticas públicas y de programas en temas ambientales, sociales y culturales, lo ubican como uno de los principales conocedores y expertos en temas de agenda urbana y de agendas estratégicas de desarrollo urbano.

Resumen

En este texto se presentan algunas reflexiones generales, a manera de aporte, para pensar la construcción de agendas de larga duración para enfrentar el futuro de las ciudades colombianas. Se parte de la idea de que, en el país, no existe una agenda de políticas públicas dura para orientar la toma de decisiones para el desarrollo de las ciudades y las regiones para el siglo XXI.

La ciudad ha pasado a ser el centro de las preocupaciones de las agendas de desarrollo más importantes del mundo, y su preocupación no es menor, pues en ellas se está concentrando más del 80% de la población mundial, más del 80% del PIB, entre otros indicadores que pudiéramos mencionar, es decir, que las ciudades con un alto grado de centralidad están moviendo las regiones, están moviendo los países y también el mundo.

El siglo XX ha marcado la tendencia más clara de este fenómeno, en general, en países como Colombia se pasó de tener a principios de siglo, un promedio de población del 20% en las ciudades y un promedio del 80% en la zona rural, a una relación totalmente inversa, es decir, en nuestras ciudades habita a principios del siglo XXI, casi el 80% de la población mientras que en los campos habita un 20% de población, tendencia que, según las Naciones Unidas, se mantendrá hasta el año 2030, con una meta aproximada de ocupación de las urbes en un 85%.

Sin lugar a dudas, este planteamiento tiene matices en los países, en las regiones y en los territorios concretos y específicos que uno pudiera analizar; en el caso colombiano, ha sido contundente esta tendencia, y claramente tiene una importante explicación en todo el fenómeno de conflicto armado que hemos padecido durante los último 60 años, por decir lo menos, en los cuales la institucionalidad registra un promedio de 8 millones de víctimas, es decir, que una sexta parte de la población colombiana, en su mayoría campesinos y habitantes de las zonas rurales, ha sido víctima del reciente conflicto armado, y gran de parte de esta población se encuentra habitando las ciudades del país, especialmente las más grandes.

Los fenómenos migratorios se convirtieron en una realidad en todas las regiones del planeta, los ciudadanos de áreas desprotegidas y vulnerables, con importantes índices de pobreza, hambre y exclusión, o aquellos que se hayan en medio de enconados conflictos armados, buscan a toda costa refugio y protección para sus familias y el mejor lugar para ese refugio han sido las ciudades.

En medio de todo este contexto, las ciudades han terminado siendo el gran contenedor de grandes conglomerados sociales, pues de alguna manera las ciudades han generado importantes espacios de resistencia o de refugio a quienes viven estos conflictos.

Como consecuencia de lo anterior, los impactos en la oferta de servicios sociales se han multiplicado exponencialmente, la distribución del espacio público ha profundizado su asimetría, la gobernabilidad se ha impactado, los indicadores de violencia oscilan en rangos que son inaceptables para sociedades que se han planteado la construcción de proyectos democráticos.

Las agendas de desarrollo más importantes del mundo, han volcado su mirada con enorme preocupación hacia las ciudades, pues todo parece indicar que durante el siglo XXI, en ellas se concentrará una agenda de conflictos que será determinante para nuestro futuro como sociedades en el planeta tierra.

De manera muy concreta se señalan cuatro problemáticas que constituyen un punto de partida para la construcción de planteamientos que permitan orientar esta discusión:

Problema 1. No existen políticas públicas para orientar la toma de decisiones para el largo plazo de las ciudades. Este es quizá uno de los asuntos de mayor preocupación, pues resulta ciertamente incierto el futuro de las ciudades del país mientras no se avance en el diseño de políticas públicas que específicamente se planteen la construcción de visión compartida a largo plazo.

Problema 2. No existe información suficiente y confiable para el diseño de programas estratégicos de desarrollo para las ciudades colombianas. Urge la construcción de bases de datos, y sistemas de información orientados a evaluar un conjunto de variables y/o categorías específicas sobre las ciudades colombianas, el Departamento Nacional de Planeación de Colombia ha empezado a desarrollar esta tarea, sin embargo, es una acción aún muy incipiente.

Problema 3. Se están atendiendo los conflictos urbanos desde perspectivas que no consultan la complejidad de fenómenos sociales, culturales, económicos e institucionales. Dada la ausencia de una brújula para la toma de decisiones asertivas, se vienen atendiendo situaciones de conflicto que plantean las ciudades sin los suficientes rigores teóricos, metodológicos e instrumentales que demanda el campo de análisis que nos proponen las ciudades.

Problema 4. En los territorios donde aún no se perciben como poder global, se disputan el control de regiones y espacios con alto valor estratégico para la implementación de sus agendas. Las dinámicas de la globalización están impactando los territorios en todas las escalas, lo que hace necesario pensar sistemáticamente en análisis comparados a varias escalas a fin de construir mapas suficientemente elaborados que faciliten la comprensión de los flujos de poder que mueven los mercados globales y su relación con los territorios.

Por lo anterior, los esfuerzos deben estar encaminados a enfrentar varios desafíos:

DESAFÍO 1. CREACIÓN DE UNA AGENDA DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LAS CIUDADES Y LAS REGIONES

Es urgente la creación de una agenda de políticas públicas urbanas para el país, con visiones integradas, que aborden de manera directa y específica el desarrollo de las ciudades con una visión prospectiva que nos aproxime a los años 2040, 2060 y 2080. Se trata del diseño de una agenda prospectiva robusta y estratégica que podría generar nuevos dinamismos sociales, institucionales, culturales y económicos. Ello implicaría abrir un espacio importante en las agendas públicas de las ciudades colombianas, a partir del diseño de instrumentos de planificación como los Planes de Desarrollo en todos los niveles territoriales, los Planes de Ordenamiento Territorial, los Planes Decenales que se han realizado en diferentes ámbitos temáticos, vinculando todos los instrumentos adicionales que se requieren para dinamizar una apuesta de esta naturaleza.

Este esfuerzo implicaría varias tareas, entre ellas volcar parte de la academia, a dinámicas y programas de investigación que explícitamente aborden el futuro de las ciudades y las regiones, implicaría asumir rupturas en los paradigmas de la planeación del desarrollo territorial, especialmente en lo referido a la integración de enfoques y miradas convergentes y pertinentes para la transformación del contexto de las ciudades.

De otro lado, será necesario enfrentar realidades institucionales, tanto en el sector público como en el sector privado en la cual se evidencie la convergencia, la coordinación y la articulación de los recursos y de los esfuerzos por hacer prevalecer lo público como el referente principal sobre el cual desarrollar la agenda de las ciudades para el siglo XXI.

Este desafío, igualmente, y de manera muy especial, implica repensar en lugar de los ciudadanos y de las ciudadanías en la construcción de la ciudad del siglo XXI, lo cual deberá enfrentar diversos problemas sociales, culturales, económicos y políticos que hoy constituyen verdaderas talanqueras para construir la agenda de las ciudades para el siglo XXI.

DESAFÍO 2. LEYENDO LAS AGENDAS GLOBALES DES- DE EL CONTEXTO DE LAS CIUDADES

El segundo desafío implica una tarea juiciosa de analizar el conjunto de las agendas globales, identificar sus fortalezas y debilidades y analizar la conveniencia o no de articularlas a los diseños territoriales, este ejercicio tiene una importancia especial toda vez que los contextos internacionales vienen tendiendo una incidencia enorme en el destino de las regiones y las ciudades, casi que podríamos afirmar que nada pasa en los territorios al margen de dichas agendas, sin lugar a dudas que este es un cuello de botella nada fácil de enfrentar, pues el país ha venido asumiendo pactos y acuerdos internacionales en condiciones de asimetría en las mesas de negociación, que imponen programas que comprometen por décadas la vocación especialmente económica de las ciudades y las regiones.

El caso colombiano es complejo de leer, especialmente, porque los niveles de desarrollo que han adquirido una minoría de territorios y las ventajas que han venido acumulando, están concentradas en la ciudad de Bogotá y algunas pocas regiones y subregiones del país, asunto que marca claramente enormes desigualdades de diversa naturaleza que es necesario considerar a la hora de interpretar a profundidad la organización que, por ejemplo, los mercados globales se han planteado para dinamizar su agendas en el siglo XXI.

DESAFÍO 3. NO SE PUEDE PARTIR DE CERO, ES NECESARIO RECONOCER ACUMULADOS EN LA HISTORIA DE LAS CIUDADES Y LOS TERRITORIOS

El tercer desafío está asociado con la necesidad de ampliar sustancialmente la oportunidad de reconocer los esfuerzos y las experiencias locales, urbanas y regionales que adelantan organizaciones sociales, culturales, ambientales, académicas, juveniles, campesinas, indígenas, entre otras, cuyas prácticas se han inscrito en dimensiones del desarrollo estratégicas para ciudades y regiones del siglo XXI, muchas de ellas en etapas iniciales y con pocos desarrollos, pero con la vocación clara de asumir apuestas para el largo plazo, y otras con experiencias amplias y

procesos de maduración importantes que constituyen referentes obligados para pensar el largo plazo de las ciudades.

La movilización de la ciudadanía hacia los escenarios de construcción colectiva de ciudad y territorio es un referente obligado para pensar el siglo XXI, en este sentido no se puede admitir la idea de que es necesario partir de cero o que hay que hacer borrón y cuenta nueva; uno de los desafíos más complejos de asumir en este contexto está relacionado con los procesos de diálogo, concertación y organización de los temas estratégicos de la agendas o mejor de las nuevas agendas para las ciudades y las regiones, pues este ejercicio implica establecer diversas claridades en torno a principios y criterios para enfrentar su proceso de construcción no solo hacia el interior de los territorios, sino hacia el exterior, donde se juegan igualmente intereses de gran calado.

DESAFÍO 4. AGENDA POST 2015 ES INSUFICIENTE

Finalmente es conocido que el Gobierno de Colombia suscribió la Agenda POST 2015, o agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible al año 2030, con la meta principal de reducir sustancialmente la pobreza en el país y desarrollar una agenda de 17 metas con 168 indicadores, en particular se denota un nuevo esfuerzo por trascender el diseño de programas de desarrollo de impacto estratégico a mediano plazo, con la inclusión de dimensiones, como la del cambio climático en la perspectiva de la sustentabilidad y va a ser muy importante acompañar este esfuerzo de país, sin embargo, hay asuntos complejos y complicados que hay que enfrentar a corto plazo, uno de ellos está relacionado con la construcción de la línea de base con la cual se definirán las metas de cada territorio, según se afirmó el año pasado por parte de los equipos de trabajo que vienen acompañando directamente este esfuerzo, la única ciudad que contaba con información suficiente para la construcción de la línea de base fue Bogotá, el resto del país no tenía la capacidad de proveer la información requerida.

So pena de que la Agenda POST 2015 no se quede en un discurso público de confort en la cual se anuncian las metas, pero no se concretan en los contextos territoriales, será muy complejo pensar en que las metas globales que la ONU se propuso puedan cumplirse; claramente no basta con que el nivel nacional asuma el liderazgo, se requie-

re empoderar los territorios, las regiones y las ciudades para articular los esfuerzos que demanda la Agenda. En mi consideración la agenda POST 2015 es una agenda mínima, repito, de la cual podemos desarrollar aprendizajes importantes, pero la Agenda de políticas públicas para las regiones y las ciudades en el siglo XXI es mucho más amplia en extensión y profundidad.

En síntesis, la agenda trabaja entre otras dimensiones las de educación, cambio climático, seguridad y justicia, paz y reconciliación, pobreza, desigualdades, alimentación.

En mi consideración la mirada con la cual deben fijarse las metas para ciudades y regiones deben pasar por importantes apreciaciones sobre la concepción de desarrollo territorial, la desigualdad social y la concepción debe darse al diseño, ejecución y evaluación de las políticas de orden territorial.

Conclusiones

1. El salto que el país debe dar en la materia que hemos analizado es profundamente cualitativo y cuantitativo, y deberá ser liderado desde los territorios, los cuales tienen la necesidad y la urgencia de reorientar el destino de sus ciudades y sus regiones, para asumirse como agenda política y agenda de políticas públicas, y deberá establecer contenidos, metodologías, recursos y ritmos diferenciados, sin embargo, una acción de este talante en solitario no será exitosa.
2. Lo segundo que debemos reconocer, es que los territorios cuentan con capacidades y acumulados históricos sociales, culturales y políticos que perfectamente constituyen la cuota inicial estratégica para la construcción de una agenda de largo plazo para ciudades y regiones, de lo contrario, sería imposible emprender el gran desafío de pensar las ciudades para el siglo XXI en su extensión.
3. Lo tercero es que la institucionalidad tanto la gubernamental como la académica, la gremial, el tercer sector, entre otras, con una clara vocación de construcción de lo público, deben asumir un rol estratégico en la construcción de esta agenda de las ciudades del siglo XXI y hay muy buenas razones para pensar en los enormes beneficios que traería asumir esta tarea para el desarrollo de las ciudades y las regiones.
4. Finalmente, es necesario conocer referentes internacionales y ex-

periencias que son susceptibles de revisar para conocer los aprendizajes obtenidos y que además constituyen una acción obligatoria que podría traer grandes beneficios en las diferentes etapas de este proceso, entre ellas, es importante revisar experiencias de redes de ciudades para trabajo colaborativo, redes de ciudades educadoras, experiencias centradas en seguimiento y monitoreo a indicadores urbanos, etc., entre muchas otras que deben ser conocidas.

El siglo XXI se nos sigue presentando como una gran posibilidad de transformaciones históricas, en caso de no asumirlas, las consecuencias serían dramáticas.

PANEL
La Innovación y Alta Gerencia
hacia el Desarrollo de las Ciudades
y Comunidades Sostenibles



El III Encuentro Internacional de Innovación y Alta Gerencia, liderado por la Unidad de Posgrados y Educación Continua y la Facultad de Ciencias Empresariales, se concibe como un espacio de reflexión y diálogo de saberes, para contribuir en la construcción de comunidades y ciudades, desde la gestión empresarial sostenible y una planificación urbana democrática, pluralista, inclusiva y participativa, que propenda por el desarrollo social, económico y ambiental de los territorios.

Al respecto, el Grupo de Investigación Educación y Ciencia para las Organizaciones y la Sociedad -ECOS, asume el reto de reflexionar sobre la identificación y evaluación de las prácticas socialmente responsables -PSR, que deben desarrollar las organizaciones públicas, privadas y del tercer sector del Valle del Cauca, y su aporte a la construcción de una paz estable y duradera en Colombia. Entendiendo las PSR como factores dinamizadores de solución, reducción y/o mitigación de conflictos, derivadas de la toma de decisiones en las organizaciones, que promuevan:

- Integración de los territorios.
- Inclusión social.
- Protección y conservación del medio ambiente.
- Dignidad laboral.
- Legalidad y legitimidad institucional.

Para el desarrollo social, económico y ambiental de las ciudades y comunidades es imperativo esclarecer el tipo de PSR que materializan el concepto de responsabilidad social empresarial, permitiendo así trascender la discusión filosófica en torno a la Responsabilidad Social Corporativa -RSC, Responsabilidad Social Empresarial -RSE y/o Responsabilidad Social Organizacional -RSO.

Si se reconoce que las prácticas están directamente relacionadas con la toma de decisiones de las organizaciones y su impacto sobre sus *stakeholders* y el entorno, y estas determinan la verdadera RSE de las organizaciones, su caracterización permitiría una mayor aproximación y comprensión del concepto de RSE/RSC/RSO y del aporte que las organizaciones pueden realizar, desde sus procesos productivos, a la construcción de una paz estable y duradera en Colombia.

Se pueden asociar las problemáticas sociales, ambientales y económicas del país con las dinámicas de las organizaciones y su productividad, y recíprocamente sus prácticas socialmente responsables podrían proyectar desde las organizaciones mismas, desarrollo sostenible de los territorios, inclusión social, protección y conservación del medio ambiente, dignidad laboral, legalidad y legitimidad institucional, reivindicación de los DD.HH., entre otros factores, que atiendan la problemática social, ambiental y económica, de tal forma que esto redunde en el desarrollo, productividad y competitividad de las organizaciones (Pacto Global, 2010).

Colombia ocupa el puesto 66 en el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial, por debajo de Chile, Brasil, México y Perú, y a pesar que en Colombia durante el 2015, se crearon 257.835 unidades productivas (empresas), 13,9% en el Valle del Cauca (22.620), solo superado por Bogotá (33.666) y Antioquia (61.132) (Confecámaras, 2016). El país presenta altos índices de fracaso de empresas; según Confecámaras (2016) en su informe de nacimiento y supervivencia de las empresas en Colombia, por cada 23 empresas que se crean, mueren 19 empresas (más el 70%) cierran en los primeros cinco años (Confecámaras, 2016b).

El Valle del Cauca ocupa el quinto puesto en nivel de competitividad, según los resultados del Índice de Desarrollo y Competitividad - IDC, donde se clasificaron los 25 departamentos; debajo de Bogotá

D.C., Antioquia, Caldas y Santander (Consejo Privado de Competitividad & Universidad del Rosario, 2015). Esto reta a los empresarios del departamento a dimensionar las organizaciones desde unas prácticas socialmente responsables de innovación, impacto social, sostenibilidad y visión global.

Este comportamiento permite inferir sobre las dificultades que afrontan las empresas al intentar nacer, crecer y consolidarse en una sociedad involucrada en un conflicto armado y demás problemas sociales, relacionados con causas como el desplazamiento forzado (destierro-territorios), inequidad, abandono estatal, narcotráfico, discriminación, corrupción, segregación, entre otros; que dificultan y constriñen el actuar de las organizaciones, tanto públicas, privadas y del tercer sector; y que por consiguiente, el contexto (sociedad) exige que estas realicen aportes significativos, a través de prácticas responsables, que coadyuven con la reducción o eliminación de las distintas causas del conflicto, y no por el contrario, que estas dinamicen, fortalezcan y/o generalicen el conflicto.

De acuerdo con los resultados del proyecto “Dignidad humana y ética empresarial: un análisis para el posconflicto” del Grupo de Investigación ECOS (2016); las organizaciones del Valle del Cauca, especialmente las privadas, al preguntarles por su RSE/RSC/RSO, lo relacionan con actos de filantropía y/o humanitarios, no correlacionado con sus prácticas ni con los impactos derivados de sus procesos productivos.

Pregunta del panel

¿Cómo, a través de la Innovación y la Alta Gerencia, se pueden promover las prácticas socialmente responsables, en pro del desarrollo de las ciudades y comunidades sostenibles y la construcción de una paz estable y duradera en Colombia?

Duración del panel

45 minutos distribuidos, así:

- Introducción por parte del moderador
- 5 minutos para cada panelista
- 15 minutos preguntas del auditorio para los panelistas

Presentación de los panelistas

- Dr. Carlos Alberto Rojas
- Dr. Santiago Arboleda
- Dr. Gino Grondona
- Dr. Juan Carlos Herrera
- Dr. Ronald Tavares Pires da Silva
- Dr. Óscar Hernán Guzmán

Conclusiones

Las Innovación y la Alta Gerencia es un reto para el desarrollo de las ciudades y comunidades sostenibles. Es imperativo identificar los elementos constitutivos que promueven la sostenibilidad en las ciudades, las regiones y los territorios para contribuir a su desarrollo social, económico y ambiental, desde una perspectiva glocal. El panel contribuye a la implementación de la Agenda al 2030 para el Desarrollo Sostenible, propuesta por la Organización de la Naciones Unidas (ONU, 2015) a partir del Objetivo 11, el cual propende por el lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

En primer lugar, el Dr. Carlos A. Rojas, desde su conferencia *¿Para dónde van las ciudades colombianas?*, propone avanzar hacia un modelo ético y político de diálogo Estado – Ciudadanía, como proyecto de Estado y no de periodos de gobierno, dándole espacio a las comunidades para construir e innovar, a partir de la transformación de las problemáticas evidenciadas en los territorios. El Dr. Rojas devela como la Institucionalidad desconfía de las capacidades ciudadanas por la falta de empoderamiento de una identidad territorial. En este orden, es imperativo construir una Política Nacional que promueva el diálogo entre el Estado y los ciudadanos, que fortalezca la participación ciudadana de los sectores populares, donde las ciudades se desarrollen a la par con sus ciudadanos. Adicionalmente, le propone a la Universidad ser un aliado

estratégico para la Innovación y la Alta Gerencia, donde se replantee desde la academia, el modelo educativo que reproduce las dinámicas de producción, eficiencia y eficacia e implementa proyectos para contribuir a la lógica del mercado y se proponga un Modelo Educativo que promueva la formulación y gestión de proyectos para el desarrollo sostenible de los territorios.

El Dr. Santiago Arboleda hace aportes al panel desde la relación entre la Sociedad – Estado – Mercado, a través de su conferencia *¿Ciudades sostenibles e interculturales?* La respuesta a la pregunta del panel, la enfoca a partir de las prácticas socialmente responsables que debe asumir la Academia, sobre creatividad conceptual popular, de tal manera que se promueva la participación y el liderazgo de la comunidad educativa en el desarrollo social, económico y ambiental de los territorios, desde la perspectiva de la solidaridad creativa de los pueblos desde su reconocimiento social y cultural, para lograr así promover una economía solidaria que potencialice el bien común hacia una sociedad más inclusiva, justa y equitativa.

Por otra parte, el Dr. Gino Grondona, hizo alusión a la transformación de los territorios a partir del rol que debemos asumir como hacedores de ciudad para construir un pensamiento social que promueva políticas afirmativas que nos permita acercarnos a un ciudadano participativo, crítico y propositivo.

La necesidad de articular las iniciativas de entidades gubernamentales, NO gubernamentales y del sector privado, en pro del desarrollo del territorio, es fundamental no solo para contrarrestar los efectos del conflicto o posconflicto, sino también para, desde la sostenibilidad y planificación territorial, prevenir problemáticas sociales y humanitarias; como lo sustenta el Dr. Óscar Hernán Guzmán. Al respecto, el Dr. Juan Carlos Herrera, coincide con lo anterior y hace presente la necesidad de fortalecer la planeación territorial a largo plazo y sobreponerla a las medidas transitorias, como por ejemplo lo sucedido con la marca-región, que termina supeditada a la visión o lema de campaña que llega con cada nuevo gobernante a la región.

En este sentido, se puede concluir que las ciudades y las comunidades sostenibles se deben desarrollar a partir de la implementación de políticas que promuevan el desarrollo social, económico y ambiental de los territorios, a partir de una íntima relación entre la Sociedad – Esta-

do- Organizaciones- Universidad, que fortalezca el tejido social desde el reconocimiento de la cultura, el empoderamiento y la solidaridad creativa de los ciudadanos por sus territorios y las alternativas de solución para la transformación social de los mismos. El papel de la Universidad es preponderante en el desarrollo de las ciudades y las comunidades sostenibles, a partir de la implementación de proyectos estratégicos para el desarrollo sostenible, que reconozcan los nuevos conceptos y desde una creatividad conceptual, sean materializados en prácticas socialmente responsables, dando respuesta a las problemáticas de los territorios.

MEMORIAS



UNICATÓLICA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA CATÓLICA
LUMEN GENTUM

Facultad de Ciencias Empresariales
Unidad de Posgrados y Educación Continua
TEMPLUM Formación Avanzada Posgradual