SciELO
números: todos | anterior | actual | próximo
búsqueda de artículos: autor | materia | búsqueda | home | alfab

EURE (Santiago)
versión impresa ISSN 0250-7161

Tabla de contenido
EURE (Santiago) vol.38 no.115 Santiago set. 2012

Artículos

- **A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea**
Moura, Rosa

  • resumen en Portugués | Inglés • texto en Portugués • pdf en Portugués

- **Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes**
Miralles-Guasch, Carme

  • resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Localización de la infraestructura católica, dinámicas socioterritoriales y geografía de las religiones: el caso del Área Metropolitana de Santiago de Chile**
Hidalgo, Rodrigo; Arenas, Federico; Paulsen, Abraham; Timofeew, Tania; Henríquez, Paloma

  • resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Desigualdad, desarrollo humano y la consolidación urbano-regional en México**
Suárez, Manuel; Ruiz, Naxbelli; Delgado, Javier

  • resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Repercusiones económicas y sociales de los festivales culturales: el caso del Festival Internacional de Cine de Valdivia**
Devesa, María; Báez, Andrea; Figueroa, Víctor; Herrero, Luis C

  • resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad**
Hernández, Diego

  • resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Passando a limpo: um passeio pelos processos e pelos projetos de revitalização urbana do Meatpacking District, em Nova York, e da Região da Luz, em São Paulo**
Maquiaveli, Janaina

• resumen en Portugués | Inglés • texto en Portugués • pdf en Portugués

- **¿Es posible la integración residencial en las ciudades chilenas?: Disposición de los grupos medios y altos a la integración con grupos de extracción popular**
Sabatini, Francisco; Rasse, Alejandra; Mora, Pía; Brain, Isabel

• resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Herencias moderno-coloniales en actuales discursos sobre la Orinoquia colombiana**
Durán, Armando

• resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

- **Brote del virus ISA: crisis ambiental y capacidad de la institucionalidad ambiental para manejar el conflicto**
Bustos, Beatriz

• resumen en Español | Inglés • texto en Español • pdf en Español

Eure Reseñas

- **Periurbanización y sustentabilidad en grandes ciudades**
Orellana, Arturo

• texto en Español • pdf en Español

- **Regenerating London Regenerating London. Governance, sustainability and community in a global city**
Mora, Rodrigo

• texto en Español • pdf en Español

© *2012 Pontificia Universidad Católica de Chile*
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

El Comendador 1916
Casilla 16002, Correo 9
Santiago,Chile
Código Postal Campus Lo Contador 6640064
Fono: (56-2) 6865511, Fax: (56-2) 2328805.

eMail
eure@eure.cl.

A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea

Rosa Moura. **Observatório das Metrópoles-INCT/CNPq e Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes), Curitiba, Brasil**

RESUMO | O estágio contemporâneo da metropolização latino-americana, tendo em vista as relações facilitadas pelos meios de comunicação e informação, particulariza-se por configurações espaciais que transcendem a noção do urbano ou do urbano aglomerado e incorporam a dimensão regional, postulando-se como categorias híbridas. São morfologicamente adensadas e descontínuas, com extenso raio de polarização econômico-institucional, confluência de fluxos e sobreposição de escalas. A partir da análise desse processo no Brasil e da identificação do que se optou por denominar "arranjos urbano-regionais", explora-se sua natureza, características, papel na inserção do país na divisão social do trabalho, assim como se apontam possíveis configurações da mesma ordem em outros países da América Latina.

PALAVRAS-CHAVE | Expansão urbana, metropolização, planejamento do desenvolvimento.

ABSTRACT | *The contemporary stage of Latin American metropolization, supported by new information and communication technologies, makes evidence spatial configurations that transcend the concept of urban or urban agglomerate and incorporate the regional dimension, as hybrid categories. They are morpholically dense and discontinous, they have a high rate of economic and institutional polarization, a they show a confluence fluxes and a overlay of scales. Based on analysis of this process in Brazil and on the identification of what was denominated "urban-regional arrangements", this paper explores their nature, characteristics, and role in the country's insertion in the social division of labor. It also suggests possible configurations of this same type in other countries of Latin America.*

KEY WORDS | *Urban expansion, metropolization, development planning.*

Recibido el 29 de noviembre 2010, aprobado el 17 de agosto de 2011

E-mail: rmoura@pr.gov.br

A autora agradece a contribuição de Olga Lucia C. de F. Firkowski, pela orientação e debate teórico-conceitual ao longo de toda a pesquisa que deu origem a este trabalho, e também de Sachiko Lira, pela aplicação e discussão dos resultados da análise exploratória espacial.

Introdução

No que pode ser considerada "uma nova fase de modernização capitalista", pautada em um novo sistema tecnológico e em um enfoque de governança baseado na liberalização econômica (De Mattos, 2010, p. 3), a metropolização contemporânea deve ser compreendida como uma verdadeira metamorfose do processo de urbanização (Lencioni, 2006), que se reforça em funções superiores em matéria de decisão, direção e gestão – as mais articuladoras das bases econômicas nacionais aos circuitos globais –, concentradas nos principais polos urbanos (Leroy, 2000). Longe de apenas reforçar aglomerações singulares, a metropolização passa a engendrar novas morfologias urbanas, muito mais articuladas e densas, ao mesmo tempo que descontínuas, dispersas, sem limites precisos. Sustenta a ampliação geográfica do processo de acumulação, que fez com que a dispersão dos processos produtivos, filiais e fornecedores das empresas tornasse as aglomerações metropolitanas localizações preferenciais, mais capazes de oferecer as condições requeridas à valorização do capital. "A medida que estas aglomeraciones se fueron imbricando en la dinámica productiva globalizada, una verdadera metamorfosis comenzó a afectar tanto a su organización o funcionamiento, como a su morfología y apariencia" (De Mattos, 2010, p. 3)

Com vistas a colocar em discussão morfologias resultantes de tais transformações no Brasil, neste artigo, volta-se ao conceito e à natureza da categoria "arranjo urbano-regional". Uma breve abordagem teórico-conceitual situa o referencial adotado para a concepção dessa categoria. Nos itens seguintes, sintetiza-se a metodologia de identificação dos "arranjos urbano-regionais" (AURs) no Brasil e faz-se uma breve caracterização dos mesmos. Compreendendo que a essência do processo que gera um arranjo urbano-regional é a própria essência do modelo de desenvolvimento capitalista e que, portanto, não se restringe ao território brasileiro, os resultados do trabalho estimulam a sugerir, com muita parcimônia, configurações da mesma ordem em outros países da América Latina, arriscando-se a exemplos de processos territoriais similares no México, Argentina/Uruguai, Chile, Equador e Venezuela. A confirmação ou descarte dos mesmos fica a espera de investigações específicas.

Configurações territoriais contemporâneas

No estágio contemporâneo da metropolização, emergem arranjos espaciais em contínua expansão, e inúmeros conceitos são atribuídos ao que se consideram novas formas ou novos conteúdos da cidade e da aglomeração, nos processos de reconfiguração territorial. Para contemplar a expansão e desconfiguração da cidade tradicional monocentral, autores buscam expressões análogas aos distintos papéis que qualificam as morfologias resultantes das relações estabelecidas no ambiente urbano e urbano-regional. Desde o consagrado conceito de metrópole, formas complexas, particularmente decorrentes das novas relações do capital e da reestruturação produtiva, favorecidas por avançadas tecnologias de comunicação, endereçam a uma

nova noção, a da metrópole transformada, ou até mesmo a do fim da era da metrópole. Pelo que trazem de singular ou de similar, são pertinentes à reflexão sobre os arranjos urbano-regionais, objeto deste trabalho.

Sob a perspectiva da evolução de processos de expansão da ocupação urbana, toma-se como referência a "cidade dispersa", concebida por Monclús (1998; 1999) como resultado de um processo de transformação da cidade compacta, pela criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades ou a grandes vias de comunicação, em um novo tipo de cidade, com uma morfologia difusa, seletiva, mais dispersa e fragmentada. Também a "cidade difusa", caracterizada por Indovina (1991), como uma rede de pequenos e médios centros resultante de uma forma evolutiva do modo de produção, associada à proliferação de pequenas e médias empresas e à consolidação de distritos industriais, sem migração, para alternativas de trabalho em outros setores da economia, dando início à urbanização difusa. Em ambos os casos, as morfologias dessas cidades resultam de uma dispersão e transformação nas práticas sociais e nas relações socioespaciais, análoga à periurbanização. A cidade difusa, mais particularmente, é interpretada não como resultado da "difusão", do *urban sprawl* ou da dissolução da cidade compacta, mas de um duplo processo de desdensificação dessa cidade e, em maior escala, da densificação do espaço agrário e a partir dele.

Contemplando mudanças na morfologia urbana, apoiadas pelo predomínio do automóvel e das tecnologias de informação, com ampliação territorial do campo de externalidades metropolitanas, e pela localização de empresas e moradias em locais mais distantes, De Mattos (2004) aponta a tendência da "metropolização expandida", ou seja, expansão territorial metropolitana, fruto de uma periurbanização praticamente incontrolável, mediante a qual o tecido urbano prolifera e se estende. Tal expansão favorece a formação de sistemas produtivos centrais a numerosas atividades localizadas em diversos centros urbanos até então independentes ou autônomos, do entorno da aglomeração metropolitana (similares ao norteamericano *urban sprawl*).

No âmbito metropolitano, a noção de "megacidade" é desenvolvida por Borja e Castells (1997), que a definem não pelo tamanho, mas como nó com a economia global, como ponto de conexão que, por conta dessa mesma condição, atrai mais e mais população. Davis (2004) sugere que o extremo crescimento populacional em países em desenvolvimento faz emergir novas megacidades e hipercidades, que se envolvem em novas redes, corredores e hierarquias, criando megalópoles urbano-industriais comparáveis às do mundo desenvolvido. Salienta o crescimento da desigualdade dentro e entre cidades de diferentes tamanhos e especializações.

O conceito de "cidade-região" avança em relação ao de megacidade. Para Scott, Agnew, Soja e Storper (2001), a cidade-região corresponde a um nó espacial articulado globalmente por arranjos de governança (ou formas de articulação do poder), funcionando como plataforma territorial a partir da qual empresas disputam mercados globais. Associada à ideia de cidade-global, a cidade-região global configura estruturas industriais concentradas (sobretudo intensivas em tecnologia), esten-

dendo o significado do conceito em termos econômicos, políticos e territoriais. Tem como proposição teórica básica que a combinação entre fortes pressões no sentido da metropolização ou aglomeração das atividades econômicas e a globalização da concorrência econômica teria produzido um novo tipo de dinâmica de desenvolvimento ou de crescimento econômico, cujos atores decisivos, as cidades-regiões, passariam a ter uma influência crescente no mundo globalizado. Essas se distinguem do conceito clássico de cidade, considerado muito restrito para o entendimento da crescente interdependência de múltiplas redes de atividades econômicas organizadas em configurações territoriais ampliadas (*länder*, províncias, municipalidades, áreas metropolitanas etc.).

Esse conceito é adotado, no caso brasileiro, por Lencioni (2003a; 2006), que aprofunda a reflexão teórico-conceitual para o caso da (macro)metrópole paulista. Para a autora, a cidade-região coloca-se como "condição, *meio* e produto fundamental para a reprodução social nos dias atuais" (Lencioni, 2006, p. 71, grifo no original). Anota que é impossível delimitar a cidade-região, já que se constitui em espaço de fluxos pela interconexão de várias redes. Sua extensão guarda relação com os transportes, que viabilizam os deslocamentos cotidianos, conferindo-lhe "um sentido de conjunto e de unidade" (p.73). Assume a conceituação de Scott et al. (2001), porque ela exprime com mais nitidez que a região constituída pela expansão territorial da metrópole é distinta da "região metropolitana relacionada ao processo de industrialização e urbanização que caracterizaram grande parte do século XX" (Lencioni, 2006, p. 74). Mesmo assim, diferentemente dos mentores do conceito, mantém a dispersão territorial da indústria como o componente indutor dessa configuração.

O território reconfigurado em sua dimensão urbana e regional é tratado por Sassen (2007) na figura da "megarregião". Essa deve ser entendida como uma escala que pode beneficiar-se do fato de que complexas economias necessitam tipos diversos de economias de aglomeração e distintos contextos e escalas geográficas, desde o urbano ao rural, e essa diversidade pode estar incorporada dentro de uma única megazona econômica. Em sua essência, "la mega-región resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí. Y esto, en efecto, conduce a infraestructuras interregionales, notablemente transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional, como puede ser observado hoy" (Sassen, 2007, p. 11). A escala megarregional pode conectar os ganhadores e os da retaguarda (*rezagados*), incluir cidades e áreas tanto globais quanto locais, e pode ser estendida a redes intercidades transfronteiriças, mediante o fortalecimento das conexões de ganhadores e retardatários entre fronteiras.

A noção de "metápole", concebida por Ascher (1995), refere-se a um processo de metropolização "metastática", em territórios não contíguos e não metropolitanos; de espaços "metropolizados" cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas *stricto sensu*, desenvolvendo-se de maneira anárquica, não hierarquizada. Contém uma ou várias metrópoles ou como mínimo uma cidade de milhares

de habitantes, com crescimento radioconcêntrico, linear ou em metástase (como grumos ou agregações em um corpo mais amplo). A estrutura da metápole conjuga cidades existentes, que se alteram por adensamento ou desdensificação, expansão, transformação ou eliminação de bairros degradados, incorporação de novos espaços, sem necessariamente impor contiguidade a um centro de cidade. Configura um conjunto de espaços onde todos ou parte dos habitantes, das atividades econômicas ou dos territórios estão integrados no funcionamento cotidiano (ordinário) de uma metrópole.

As noções até aqui sumarizadas resgatam ideias acerca da "megalópole", definida por Gottman (1970), que se refere a um contínuo urbano de centenas de quilômetros, superando os 20 milhões de habitantes, originado pelo crescimento de uma cidade até o contato com a região de influência de outra cidade. Este crescimento se produz em cada cidade, pela concentração de atividades e população, a custo do espaço circundante, e se encontra favorecido pelos novos meios de comunicação e transporte. Para Castells (2000), é a "reunião articulada de várias áreas metropolitanas no interior de uma mesma unidade funcional e social" (p.60); "exprime o domínio da lei do mercado na ocupação do solo e manifesta, ao mesmo tempo, a concentração técnica e social dos meios de produção e a forma atomizada do consumo, através da dispersão das residências e dos equipamentos no espaço" (p. 62.) Para Lefebvre (1991), a megalopolização ocorre da "implosão/explosão" da cidade, tendo a indústria como atividade central da dinâmica econômica urbana, e da extensão do fenômeno urbano por sobre uma grande parte do território, atravessando as fronteiras nacionais nos grandes países industriais.

Entre as referências teórico-conceituais acerca de novas configurações territoriais, não se pode prescindir da discussão efetivada por Soja (2002) quanto à "pós-metrópole", que sintetiza a ruptura da lógica socioespacial da metrópole baseada numa aglomeração física para um espaço descontínuo, um fenômeno poliédrico, decorrente da desindustrialização e reindustrialização e da desconcentração e reconcentração dos nodos urbanos. A pós-metrópole surge como metáfora da metrópole, ou exópole, que emerge do novo processo de urbanização, decorrente da globalização e reestruturação da economia. Torna-se um espaço que expressa conjuntos de paradoxos criados pelo processo de internacionalização, pois implica em se estender "para fora", do urbano para o global, e em se estender "para dentro", do global para o local-urbano. Para o autor, essas noções dividem, implícita ou explicitamente, a idéia de que "a era da metrópole moderna acabou", o que não significa que a metrópole desapareceu, mas que seu domínio social, cultural, político e econômico, como formas distintas da organização do hábitat humano não está longe de ficar no passado; e que uma nova forma de hábitat está emergindo, não como uma total recolocação, mas como uma nova etapa do desenvolvimento urbano contemporâneo.

As categorias apontadas contrariam correntes que apontam que as novas tecnologias destituiriam de sentido as aglomerações. Scott et al. (2001) justificam como necessária a proximidade, concretizada nas cidades-regiões, dadas as formas pelas

quais as diferentes atividades econômicas são interconectadas em termos das relações transnacionais ou em rede, entre essas e o resto do mundo. A produtividade e o desempenho são favorecidos pela concentração urbana, que garante a eficiência do sistema econômico e intensifica a criatividade, a aprendizagem e a inovação, tanto pela flexibilidade crescente dos produtores, quanto pelos fluxos de idéias e conhecimento. As redes se encontram nos centros econômicos das maiores cidades-regiões do mundo que, em muitos casos, constituem a base para novas fases de expansão urbana. Para Benko (2002, p. 53), a metrópole facilita mudanças "porque funciona como um grande comutador que permite a organização flexível das cadeias produtivas. Constitui também um tipo de 'seguro', porque permite às firmas enfrentar as mudanças, apoiando-se em vastos mercados de mão-de-obra e de serviços privados e públicos, e, sobretudo, reduz os preços de saída de uma atividade (...)".

Scott (1994, p. 71), referindo-se à ressurreição dos distritos industriais marshallianos, favorecidos pela ampliação dos mercados internacionais e pela redução dos custos de transporte e desenvolvimento de novas tecnologias da informação, afirma: "Em certos cenários de futurologia urbana, pensou-se que estas tendências anunciavam o fim das grandes aglomerações e uma dispersão generalizada do emprego. [Mesmo assim, várias] "grandes cidades do capitalismo moderno continuaram o seu crescimento e a sua expansão", [dada a tendência] "a intensificar a divisão social do trabalho e, consequentemente, a originar uma concentração renovada noutros subsectores (...). Por conseguinte, o processo de crescimento urbano continua, irregular mas energicamente, a impor o seu império secular à economia espacial do capitalismo."

Fujita, Krugman e Venables (1999), expoentes da economia espacial, também admitem a cidade como o espaço de manifestação dos retornos crescentes, articulando a dimensão urbana à regional, a partir da aglomeração. A concentração de atividades, condicionada mais pela procura de excedentes que pela distância, e sua persistência no tempo geraram diferenças entre lugares, favorecendo as regiões em melhores condições quanto ao fornecimento de insumos, tamanho e acesso a mercados, qualidade do mercado de trabalho e, fundamentalmente, custos de transporte e retornos crescentes de escala. Tais condições orientam a escolha da localização e reforçam o espaço aglomerado.

Storper e Venables (2005, p.22) reiteram a força econômica da cidade e a permanência da aglomeração como centralidade na dinâmica da economia, seja pelos efeitos de encadeamentos para frente e para trás das firmas, incluindo acesso aos mercados, seja pela aglomeração dos trabalhadores e pelas interações localizadas promotoras da inovação tecnológica. O contato "face a face" e o "burburinho" propiciado pelas cidades contribuem para a aglomeração espacial da atividade econômica e das pessoas. Percqueur e Zimmermann (2005) mostram que a relação face a face cria as condições que tornam o espaço suscetível a facilitar o desempenho da coordenação, seja pela proximidade espacial, seja pela transferência de uma relação de um contexto de imersão a outro, seja ainda pela interação direta, quando a relação é estabelecida e, sobretudo, quando é suscetível de compensar uma ausência

ou insuficiência de proximidade não essencialmente espacial (organizacional ou institucional). No caso da inovação tecnológica, aprendizagem e criatividade, as cidades detêm a condição histórica de *locus* de inventividade, como apontam Storper e Venables (2005, p. 28), cuja explicação reside no fato de que "a proximidade espacial amplia os fluxos de informação de que os inovadores se utilizam para se comportarem como tal".

É necessário, entretanto, fazer distinção entre abordagens que ressaltam os efeitos dos encadeamentos e externalidades propiciados pela proximidade, daquelas que exaltam a capacidade endógena da escala local, como se por si fosse possível desencadear um virtuoso processo de desenvolvimento. Brandão (2007, p. 51) faz uma crítica a esses tipos de vertentes teóricas simplistas, centradas no endogenismo, posto que desconsideram as determinações profundas do regime social de produção capitalista, "que necessariamente leva às últimas consequências a mercantilização e a penetração recorrente da divisão social do trabalho em todas as possíveis dimensões temporais e escalas espaciais". Escapam, portanto, a essas abordagens, as possibilidades de tratamento adequado das heterogeneidades estruturais dos países subdesenvolvidos.

Em um cenário heterogêneo, é imprescindível pactuar acordos regionais multiescalares e a formulação de políticas integradoras das porções "ganhadoras" e "da retaguarda", na medida em que essas estão dinamicamente interconectadas; são parte de novas dinâmicas econômicas que combinam a necessidade de áreas dispersas de baixos custos e áreas densas de altos custos. "El objetivo sería evitar una carrera hacia abajo y proveer rutas de desarrollo alternativas a la de privilegiar actividades de punta, (...) como ocurre hoy en los países desarrollados" (Sassen, 2007, p. 11).

É necessário distinguir ainda que, por trás de preocupações dessa ordem, o apogeu de conceitos e novas noções de cidades expandidas e conectáveis faz parte de narrativas escalares, que buscam justificar, de maneira coerente e unilateral, as transformações na localização de processos sociopolíticos, articulados por atores ou grupos posicionados em contextos histórico-políticos concretos (corporações transnacionais, redes financeiras e de negócios, e outras forças do mercado) (González, 2008). A escala regional recoloca-se na agenda teórica e política internacional, tanto pela sua compreensão como uma localização estratégica da atividade econômica quanto como uma escala para integração da sociedade civil. Ou seja, as regiões reemergem como novos espaços para desencadeamento de processos econômicos e políticos, para maiores articulações globais. O risco é que essa nova narrativa escalar ou esse novo regionalismo, agora supranacional, pode fazer parte de uma estratégia de desnaturalizar o nacional, como apontam González (2008) e Brandão (2007).

Um novo conceito

Os arranjos espaciais imersos em um curso genérico, porém guardando singularidades e especificidades, no caso brasileiro, implicam na busca de um conceito próprio. Na pesquisa que se toma por base para este artigo optou-se por "arran-

jos urbano-regionais" (AURs), como categoria espacial específica pela natureza e processo de formatação (Moura, 2009).[1] Esses arranjos são unidades concentradoras de população, com relevância econômico-social e infraestrutura científico-tecnológica, com elevada densidade urbana, forte articulação regional e extrema complexidade, devido à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimento e de relações de poder que perpassam seu interior, participando de modo mais integrado, nos âmbitos estadual, nacional e internacional, como principais elos de inserção nos estágios mais avançados da divisão social do trabalho. Caracterizam-se, fundamentalmente, pela multiplicidade escalar, que é elemento ao mesmo tempo potencial e complexo para o desempenho de ações articuladas, práticas de cooperação e união na busca do desenvolvimento e da solução de problemas comuns.

Morfologicamente, esses arranjos absorvem em uma unidade espacial, contínua ou descontínua, centros urbanos e suas áreas intersticiais urbanas e rurais, estreitando relações e dividindo funções com aglomerações vizinhas, alcançando uma escala urbana mais complexa e uma abrangência regional. Sua gênese e processo de expansão advêm tanto da busca por localizações de melhor acessibilidade à atividade econômica quanto da periferização da pobreza urbana, impingida pela lógica do mercado imobiliário. Os AURs são, paradoxalmente, espaços privilegiados à reprodução e à acumulação do capital, ao mesmo tempo em que espaços concentradores de pessoas pobres, de déficits e carências em domicílios e equipamentos urbanos. Em sua composição há desde metrópoles e centros com expressividade funcional até municípios pouco integrados às dinâmicas principais do arranjo. Portanto, são assimétricos quanto às suas características, atributos e elementos constitutivos.

Tais unidades confirmam a importância atual da concentração, a despeito de afirmações de que a reestruturação produtiva, a difusão de novas tecnologias de informação e comunicação e a reorganização espacial do capital lograria reverter centralidades concentradoras. Constata-se que os AURs representam a manifestação espacial de maior complexidade nas dinâmicas territoriais engendradas pela metropolização, como produtos ou possibilidades a esse processo. Concentração, mobilidade, conectividade e proximidade agem como elementos essenciais em sua configuração e são inerentes à dinâmica produtiva em sua dimensão urbano-regional. Os arranjos identificados no Brasil correspondem às porções mais concentradoras e dinâmicas dos respectivos estados/regiões – a maioria dentro da própria "região concentrada" do Sul/Sudeste brasileiro, conforme Santos e Silveira (2001) –, que sustentam a divisão social do trabalho em sua perspectiva hegemônica.

A criação das externalidades que privilegiam os AURs decorre de e envolve apenas municípios ou partes de seu território que já detêm um mínimo de condições técnicas, científicas, institucionais e culturais capazes de contribuir no processo inovador (Benko & Lipietz, 1994). Os espaços melhor dotados de vantagens comparativas e favorecidos pela proximidade qualificam-se para a atração e sustentação

1 A pesquisa foi desenvolvida no processo de doutoramento da autora e se encontra disponível em: http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/Rosa_Moura_doutorado.pdf

de atividades e investimentos, portanto para a acumulação e reprodução do capital, passando a condicionar a organização da base produtiva. Os municípios ou partes do território de alguns deles, não dotados dessas condições e com pouca capacidade de articulação para conseguirem um salto de qualidade, permanecem à mercê das sobras do processo ou completamente à sua margem. Tais resultados demonstram a presença não homogênea da técnica, da informação, da comunicação, entre outros fatores, na organização do arranjo. Daí, a diversidade produtiva e a diversificação social se restringem às porções centrais dos arranjos, que estabelecem relações verticais com outras aglomerações e centros da região/país/mundo, sem inserir a totalidade do conjunto na mesma dinâmica.

Alguns conceitos apontados pela literatura internacional, anteriormente abordados, referem-se a morfologias que transcendem espacialmente o âmbito urbano compacto ou disperso, seja sob perspectiva da forma seja pela densidade das relações econômico-sociais. Entretanto, o conteúdo desses conceitos não se mostrou adequado à gênese, à natureza e às especificidades dos AURs identificados, seja por resultarem de processos induzidos que não se reproduziram no Brasil na mesma intensidade; seja por exacerbarem a condição metropolitana em suas mais variadas transformações, por ora restrita no País a partes de algumas centralidades principais; seja ainda por tratarem de configurações resultantes de efeitos de tecnologias e infraestruturas tampouco disponíveis; ou por não incorporarem a extrema desigualdade que marca as aglomerações brasileiras e, de modo geral, latino-americanas. O fato urbano-regional expresso no caso de São Paulo configura, talvez, no Brasil, o único arranjo para o qual alguns conceitos ou categorias dispostos nessa literatura são pertinentes e, mesmo assim, sob ressalvas.

Assinala-se que a transformação da natureza de algumas cidades, a hibridez da dimensão que assumem – nem urbana, nem regional – e a multiplicidade escalar, movida pelos fluxos e relações, exigem que efetivamente se adote a categoria urbano-regional no plano analítico e na gestão do território. Porém, longe se está de determinadas narrativas, circunscritas territorialmente, que apregoam que o poder aglutinado por esses arranjos e sua desmesurada expansão física poderiam configurar unidades autônomas que prescindem do Estado-Nação, mesmo que dialoguem diretamente com canais globais de decisão.

Identificação dos arranjos urbano-regionais

A identificação dos arranjos urbano-regionais no Brasil baseou-se numa sequência de procedimentos que incluiu:

a) Resgate de classificações precedentes, construídas com outras finalidades, mas com resultados comparáveis, tendo sido mapeados todos os municípios apontados como integrantes de aglomeração urbana (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA], 2002; Castello Branco, 2003; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], 2008) e os inseridos em algum tipo de unidade

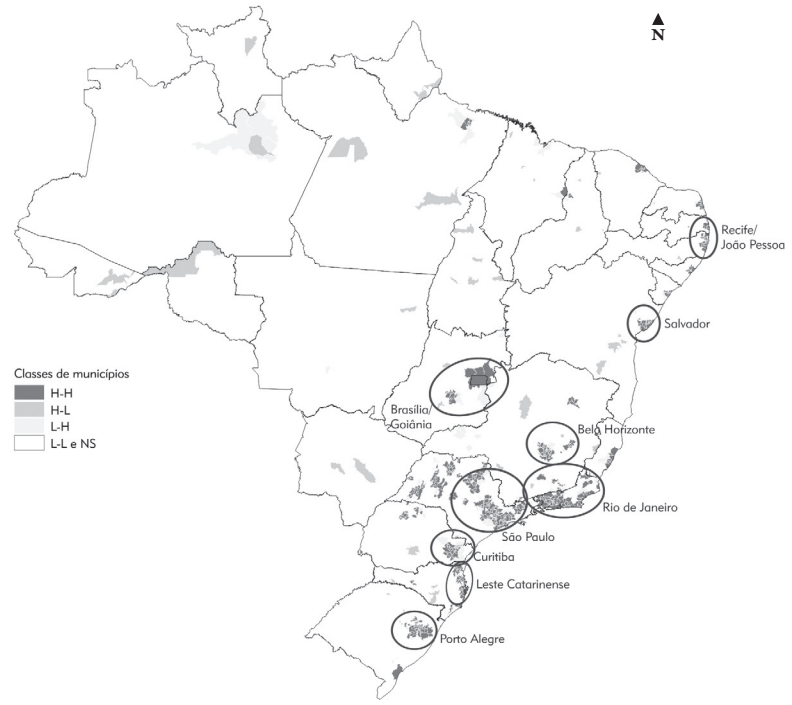
institucionalizada, segundo categorias constitucionais (região metropolitana, região integrada de desenvolvimento ou aglomeração urbana), desde que classificados nos níveis de integração à dinâmica da aglomeração entre médio a muito alto (Ribeiro, 2009);

b) Combinação da análise fatorial com métodos da estatística de autocorrelação espacial, com base no Índice de Moran Local (*Local Indicators of Spatial Association* - Anselin, 1995). Foram empregados indicadores mais atuais que os considerados nos estudos precedentes —dois expressando concentração (tamanho populacional e da economia) e dois expressando movimento (intensidade dos deslocamentos pendulares, ou fluxos de pessoas para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência, e proporção desses sobre o total de pessoas do município que trabalham e/ou estudam)— e contemplados todos os municípios do Brasil criados até 2000, chegando-se a resultados próximos ao do conjunto mapeado a partir das classificações precedentes;

c) A caracterização da natureza dos arranjos, se singulares ou urbano-regionais, a partir de: análise das informações das centralidades superiores da escala da rede urbana do Brasil, níveis de metrópoles, capitais regionais e centros subregionais, segundo o IBGE (2008), para identificar a conjunção de centros de gestão e distribuidores de funções a uma rede de municípios que extrapola os contornos das aglomerações identificadas; aferição da conectividade interna nos arranjos apontados, com base na rede viária instalada e nos movimentos pendulares da população, favorecidos por essa rede e por sistemas intra e interurbanos de circulação e transporte de passageiros; dimensionamento do grau de polarização funcional e econômica dos centros principais dos arranjos apontados (Ruiz e Pereira, 2008), descartando aqueles com menor alcance ou com influência apenas local; da presença de aglomerações industriais relevantes (AIEs) e exportadoras (AIEX) (Lemos, Moro, Domingues & Ruiz, 2005; Moro, Lemos, Domingues, Ruiz & Freitas, 2006), que apontam possíveis transbordamentos espaciais entre municípios contíguos.

A pesquisa identificou nove situações espaciais que se habilitaram ao conceito de arranjo urbano-regional, polarizados por: São Paulo; Rio de Janeiro; Brasília/Goiânia; Porto Alegre; Curitiba; Belo Horizonte; Salvador; Recife; e, sem um polo definido, o Leste Catarinense (figura 1). Representam as áreas mais dinâmicas da indústria no Brasil, conectadas pelas principais rodovias e, majoritariamente, comandadas pelas principais centralidades da rede urbana, tendo as maiores escalas de polarização, tanto da população como do PIB e os maiores índices de capacidade tecnológica, refletindo uma força polarizadora superior à expressa na geração e apropriação de renda. São unidades que não se restringem a perímetros estaduais nem demarcam limites precisos e o único com polaridade difusa é o arranjo Leste Catarinense. Registra-se a supremacia da extensão da metrópole São Paulo, que polariza o maior conjunto urbano do país (IBGE, 2008).

FIGURA 1 | Arranjos urbano-regionais, Brasil



Arranjos singulares pontuam as demais porções do território, mantendo com os AURs relações de complementaridade e/ou subordinação, que consubstanciam a inserção regional na divisão social do trabalho em uma totalidade e expressam os diferentes estágios e as distintas naturezas dessa inserção. Alguns, embora evidenciem relativo grau de abrangência regional da polarização, não se enquadram entre os AURs por ainda se estruturarem em formas simples, expressas na extensão dos polos e conformação de periferias, sem a aglutinação de centros ou aglomerações vizinhas. Essa particularidade se verifica nos casos de Manaus, Belém e Fortaleza.

Observa-se que a indústria nem sempre é o elemento constitutivo determinante de um AUR, que pode prescindir da presença da indústria para realizar fluxos de alta densidade, expandir-se geograficamente e assumir funções de natureza urbano-regional, caso do AUR Brasília/Goiânia. A indústria também nem sempre altera a natureza das relações de um polo ou cria nexos indutores da expansão física e articulação com outros centros e aglomerados, seja por decorrer de uma produção especializada seja por incidir sobre uma localização geográfica na qual

não ocorrem centros ou aglomerações importantes nas proximidades – casos de Manaus e Fortaleza, com significância industrial e tecnológica, porém não aglutinadores de outras centralidades.

Arranjos urbano-regionais do Brasil

O arranjo urbano-regional de São Paulo

Muitos estudos dedicam-se aos resultados morfológicos das novas dinâmicas territoriais no Brasil, em grande parte motivados pela dimensão com que o fenômeno vem se desenvolvendo em torno de São Paulo. Mesmo que se reportem à natureza e aos processos que singularizam essa metrópole expandida, quase sempre buscam relacioná-la a categorias internacionais consagradas, particularmente, cidade-região global, de Scott et al. (2001), ou cidade global (Sassen, 1998), em função de sua dimensão, complexidade e papel na reestruturação do território, consolidando sua posição na escala nacional pela crescente internacionalização de seus fluxos de bens, serviços e informações. Paradoxalmente, as deseconomias de aglomeração, a desigualdade social assentada nos padrões regressivos da distribuição de renda, os impactos socioambientais agudizados pelos volumes populacionais e usos predatórios, e a crescente violência urbana afastam as condições para que essa metrópole ascenda ao patamar de desenvolvimento das cidades globais.

Diniz e Campolina (2007) aceitam sua condição de globalidade apenas no que concerne ao espaço integrado, em um mesmo lugar central, da Região Metropolitana de São Paulo e das microrregiões industrializadas do entorno. Observam a importância da estruturação do sistema viário, datado dos anos 1920, na expansão econômica e populacional dessa região, reforçado pela presença do Rodoanel, na virada do século, que impulsionou a configuração de um arranjo incluindo as microrregiões dentro de um raio de aproximadamente 100 km do centro do município de São Paulo, formando uma nova configuração industrial contida dentro do entendimento de "campo aglomerativo" proposto por Azzoni (1986). Essa malha viária de qualidade permite a comutação diária de pessoas entre essas cidades, sem romper a primazia de São Paulo.

Já na década de 1920, a região conformada pelo AUR de São Paulo podia ser caracterizada como uma concentração territorial da atividade industrial paulista. Atualmente, está associada à reestruturação produtiva, em uma nova lógica histórica de reprodução do capital, que por mais que tenha alterado as determinações das estratégias e práticas territoriais da indústria, reafirmou a tradicional área industrial do interior paulista, metamorfoseando-a como território metropolitano. No mesmo processo se inclui a região de Santos, porto da cidade de São Paulo, que constitui com esta uma "unidade historicamente indissolúvel" (Lencioni, 2003a, p. 6). Ao contrário de efetivar uma "descentralização metropolitana", o processo reforçou esse centro, que reafirma sua primazia. Além disso, algumas das condições gerais de produção, particularmente aquelas que viabilizam a operacionalização para um

conjunto de empresas, não estão homogeneamente distribuídas, tornando-se "um limite para a dispersão territorial da indústria e o segredo da formação de um complexo industrial com novas características" (Lencioni, 2003a, p. 5).

Lencioni (2003a, p. 2) mostra que na "metamorfose da forma social da produção industrial se gesta uma metamorfose na forma espacial da cidade". A forma da cidade deixa de emanar da concentração territorial da indústria, pautada na fábrica como forma social de produção industrial, ou na suburbanização, criando as regiões metropolitanas policêntricas. Nessa nova forma de organização da produção, com a intensificação de redes de proximidade territoriais materiais (circulação) e redes de proximidade relativa imateriais (informação e comunicação), gerando uma metamorfose na morfologia urbana, as dinâmicas territoriais fazem com que se dilua a separação entre cidade e região, como consagrado na literatura, já que nos novos arranjos a própria cidade se torna região (Lencioni, 2006). A autora admite a analogia de cidade-arquipélago, citando Viard (1994), ao caracterizar esse espaço pelas descontinuidades que fragmentam o território, e assume a conceituação de Scott et al. (2001), mais adequada à região constituída pela expansão territorial da metrópole paulista, com a ressalva de que nela é a dispersão territorial da indústria o componente indutor de sua configuração, relacionando-a com a concentração territorial das indústrias inovadoras e mais dinâmicas.

Os dados analisados confirmam essa conclusão. O AUR de São Paulo é fortemente aglutinador de outros grandes e pequenos arranjos vizinhos do próprio Estado, do sul de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro, estabelecendo com eles articulação produtiva. A natureza de suas atividades, com elevada incidência da indústria, capacidade tecnológica, firmas exportadoras e a abrangência de sua polarização, atribuem-lhe dimensão urbano-regional e situam-no como a principal formação dessa ordem em território brasileiro.

Na análise de Ruiz e Pereira (2008), somadas as áreas polarizadas por Campinas e São Paulo tem-se 34 por cento do PIB nacional, 18 por cento da renda agregada, 23 por cento da população em 2005 e a maior renda *per cap*ita entre os grandes espaços urbanos que pesquisam (GEUBs), com transbordamento de riqueza e população de São Paulo para Campinas, o que mantém, entre 1996 e 2005, o elevado peso relativo dessas duas grandes aglomerações no conjunto da economia nacional. Considerada a capacidade tecnológica do GEUB de São Paulo e de Campinas, tem-se 32 por cento da capacidade total e 26 por cento do VTI das empresas exportadoras; agregadas a essas duas aglomerações suas áreas de influência, tem-se 45 por cento da capacidade tecnológica entre os GEUBs brasileiros. Para os Lemos et al. (2005), o papel de "lugar central" de ordem superior da cidade de São Paulo e seu entorno metropolitano lhe confere a função de centro primaz urbano-industrial do território nacional. Mais do que um corredor industrial, a extensão de sua aglomeração revela um espaço industrial contíguo no território regional com níveis avançados de integração e complementaridade produtiva industrial.

Assim, essa cidade-região, dotada de serviços modernos, logística, infraestrutura de transportes, complementaridade produtiva, capacidade de inovação e a mel-

hor infraestrutura de ciência e tecnologia do país, além de um mercado de trabalho profissional especializado, gera efeitos positivos sobre as decisões locacionais, pois cria externalidades econômicas e socioculturais, reunindo condições de atrair os maiores investimentos em atividades de elevada intensidade de conhecimento, e de exercer forte polarização sobre a economia nacional e internacional.

Outros conceitos são atribuídos a esse arranjo, como macroeixo (São Paulo, 1976), megalópole (Gottman, 1970), macrometrópole (Meyer, Grostein & Biderman, 2004), complexo metropolitano expandido (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano, S.A. [Emplasa], 1999), configuração em rede de grandes espaços urbanos (Castello Branco, 2003). Esses conceitos e concepções, mesmo que não encerrem uma discussão, por certo confirmam a condição desse arranjo como "um novo fato de caráter metropolitano de dimensão inédita" (Lencioni, 2003a, p. 7), ao menos no Brasil. Lencioni (2003b) sugere que os novos processos e territorialidades no bojo das transformações econômicas recentes, fundamentalmente ligadas à estratégia de cisão territorial da indústria, foram acompanhados de uma forma urbana ainda mais densa e concentrada territorialmente. Ainda que sob diferentes interpretações e denominações, é nítida a convergência quanto ao entendimento de que a dimensão urbana e a dimensão regional são insuficientes para sua compreensão. Assim, há que se concordar e destacar conclusões de Lencioni (2003a), para quem:

> A aparência fenomênica desse novo fato urbano tem recebido diferentes denominações e conceituações. Sejam quais forem essas denominações e conceituações, está claro que estamos diante de um processo novo e de uma nova forma de produção do espaço. (p. 2)

> Nesse sentido, pensar a metrópole, a região metropolitana ou o entorno metropolitano é pensar uma região. Mesmo examinando apenas a metrópole, o espectro da região aparece, porque ela em si, não é mais uma cidade isolada, mas uma cidade-região. Uma cidade-região que não se definiu por um planejamento, mas uma cidade que assim se definiu por um processo, por uma lógica histórica que desafia a compreensão de sua dinâmica e, até mesmo, o planejamento urbano. (p. 8)

Outros arranjos urbano-regionais do Brasil

No caso do Rio de Janeiro, alguns estudos discutem sua inserção no rol de cidades-globais. Com maior aderência aos processos e morfologias pertinentes aos AURs, Limonad (2007) faz referência à configuração de uma "macro-aglomeração urbano-metropolitana", com um núcleo forte e a multiplicação de subúrbios em anéis concêntricos, intercalados com áreas de baixa densidade e ocupação, em um crescimento tentacular, que acompanha os eixos de transportes e infraestrutura. De fato, Rio de Janeiro e seu entorno descrevem o segundo maior arranjo de dimensão urbano-regional no Brasil, extrapolando a divisa estadual e estendendo-se em direção a Juiz de Fora, em Minas Gerais. Esse AUR aponta possíveis relações com o de São Paulo, em consequência da articulação pelos possíveis transbordamentos da atividade da aglomeração industrial de Volta Redonda e Barra Mansa, criando

um elo de relações entre esses dois importantes polos (Davidovich, 2001; Ruiz e Pereira, 2008). Uma maior densificação populacional e econômica das polaridades São Paulo e Rio de Janeiro poderá, num futuro próximo, estender as manchas de extensão de ambas, unindo-as no que virá se constituir o maior e mais complexo arranjo espacial urbano-regional da América do Sul.

Davidovich (2001) enfatiza a elevada concentração, no município do Rio de Janeiro, das atividades comerciais, financeiras, industriais e de serviços da aglomeração metropolitana, cujo acervo político, cultural e tecnológico acumulado quando capital do país constituiu-se no suporte para a instalação do contexto sociotécnico, conforme concepção de Santos (1996), que atribui novos valores a lugares e objetos. Niterói, correspondendo a outro setor dessa aglomeração, também deve sua posição ao legado político-administrativo da função de capital do antigo Estado do Rio de Janeiro, e se reforça com a vigência atual de indicadores positivos de qualidade de vida. A Baixada Fluminense, com grande heterogeneidade interna, tendo como centralidades Duque de Caxias e Nova Iguaçu, representa expressivo potencial de mercado, motivando investimentos na área.

Grandes obras de infraestrutura, como a construção de vias expressas, viadutos extensos, entre outras, vêm constituindo novos eixos de estruturação do espaço metropolitano e vias de ligações mais rápidas entre o aeroporto internacional e setores importantes ao favorecimento da expansão de negócios, particularmente com a Zona Sul, Barra da Tijuca e Riocentro, reforçando internamente a metrópole. Aspecto levantado por Ruiz e Pereira (2008) é que no entorno do Rio de Janeiro não há uma área de expansão tão estruturada e contígua como no eixo São Paulo/Campinas/São José dos Campos/Sorocaba/Ribeirão Preto. Davidovich (2001) é mais enfática, assinalando que a mancha urbana do Rio de Janeiro se restringe a alguns eixos, tendo a aglomeração metropolitana como centro que se expande em linhas e pontos, diferentemente de São Paulo, que se espraiou em área.

Entre os arranjos urbano-regionais do Sudeste brasileiro, o de Belo Horizonte articula municípios do entorno metropolitano e do Vale do Aço, particularmente o aglomerado Ipatinga/Coronel Fabriciano/Timóteo — aglomeração na qual se encontram empresas exportadoras de grande porte e com participação crescente no valor da exportação de Minas Gerais, ligadas à cadeia produtiva do aço, desde a extração da matéria-prima até o beneficiamento. Essa articulação abrange uma dimensão espacial com centros funcionalmente complementares, tendo Belo Horizonte como polo de inovação, pesquisa e tecnologia, serviços produtivos, serviços pessoais modernos e atividades culturais, e centro da aglomeração com a quarta maior escala industrial de firmas do país. Segundo Ruiz e Pereira (2008), as mudanças recentes na base tecnológica criaram novos vetores de inversões industriais e em serviços, pouco conectados com a base industrial consolidada, ampliando a área mais densa de atividades e população do arranjo. Belo Horizonte polariza todo o Estado de Minas Gerais, exceto porção ao sul e o Triângulo Mineiro, ligadas ao AUR de São Paulo, e áreas de influência compartilhada com o Rio de Janeiro, como Juiz de Fora, ligado ao AUR desse centro (IBGE, 2008).

Na Região Sul, os AURs identificados já estavam anunciados em estudos que apontam a configuração de um conjunto significativo de aglomerações urbanas com tendências à articulação entre si, desenhando uma mancha semicontínua que se estende no entorno de Curitiba, em tentáculos ao longo das BRs 116 e 277, acompanha o eixo das BRs 376 e 101, em território catarinense, adentra o Vale do Itajaí e atinge, em solo sul-rio-grandense, o entorno de Porto Alegre e serra gaúcha (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social [Ipardes), 2000). A espacialização das aglomerações industriais e exportadoras (Lemos et al., 2005; Moro et al., 2006) recobre essas mesmas espacialidades, que se reforçam e usufruem das externalidades peculiares a elas.

A expansão de Porto Alegre e Curitiba apresentam grande associação à idéia de metrópole expandida (De Mattos, 2002; 2005). A aglomeração de Porto Alegre passou por um processo de industrialização antigo, com segmentos especializados expressivos e geograficamente distribuídos, constituindo subcentralidades fortes. No final dos anos 1990, um movimento de espraiamento ou extravasamento das novas localizações industriais ofereceu indícios de retomada do processo de concentração industrial, num processo de incorporação de territórios do entorno metropolitano de Porto Alegre ao espaço econômico regional, denominado "área de expansão metropolitana ou zona perimetropolitana" (Alonso, 2004). Espraiamento que beneficia e articula a aglomeração metropolitana à aglomeração urbana de Caxias do Sul, além de incluir outras centralidades vizinhas, reforçando a hipótese da configuração dos eixos de expansão da região também em um vetor a oeste do seu território, na direção de Lajeado/Estrela/Teutônia e de Santa Cruz do Sul/Venâncio Aires (Ipardes, 2000).

As mudanças em Curitiba se devem, mormente, a um processo de desconcentração ou de expansão física da área dinâmica dos principais distritos industriais metropolitanos (Curitiba e Araucária), estruturados nos anos 1970, em direção a municípios vizinhos da própria aglomeração ou do entorno mais distante (Moura, 2009). A participação de Ponta Grossa e Paranaguá, nesse arranjo, consolida relações históricas e demonstra a especialização funcional de um conjunto que opera articuladamente na inserção do Estado na divisão social do trabalho, confirmando os efeitos da proximidade como multiplicadores de sua dinâmica, sem romper a primazia desempenhada por Curitiba. Constata-se uma forte articulação produtiva entre os AURs de Curitiba e Joinville, ampliando a centralidade do primeiro, com vetores de expansão em direção a Florianópolis.

O nordeste e leste catarinense consolidam uma rede de aglomerações apoiada na localização de fábricas em um processo de industrialização também nascido na época da colonização do Estado (Lins, 2000), compondo morfologias de certa forma difusas, tangenciando o conceito de Indovina (1990). Pautado em segmentos especializados e geograficamente distintos, tal processo estruturou centros urbanos importantes em várias regiões catarinenses. Entre os centros espacialmente articulados, Joinville polariza o segmento da metalmecânica e Blumenau, o segmento têxtil, com os portos de São Francisco do Sul e Itajaí garantindo suporte aos fluxos

da produção. Esse perfil se consolidou nos anos 1960 e 1970, com fortes transformações, não só no desempenho dos setores como na dinâmica de urbanização do Estado (Cunha, 2001). Embora Joinville tenha se tornado o município mais populoso de Santa Catarina, Florianópolis reforçou sua função político-administrativa, passando a abrigar um relevante sistema de agências governamentais, instituições financeiras, de comunicações e universitárias. Esse conjunto de aglomerações e centros, favorecido ainda pela expansão da atividade turística, vem induzindo o que se chama de um processo de "litoralização" (Siebert, 2009) do Estado e apontando para a expansão da articulação espacial na direção das pequenas aglomerações de Tubarão e Criciúma, na porção sul do litoral catarinense, também ao longo da BR 101 — tendência que seguramente será confirmada quando ocorrer duplicação desse trecho da rodovia. Mesmo que o arranjo do Leste Catarinense exerça nítida articulação espacial entre suas aglomerações, não constitui polaridade específica, sofrendo forte influência de Curitiba.

No Centro-Oeste brasileiro, o eixo Brasília/Anápolis/Goiânia realiza intenso fluxo de relações e reitera movimentos que perpassam unidades da federação. Este eixo guarda em suas origens e história o papel da ação do Estado no processo de ocupação territorial, tanto no que concerne à criação de cidades (Goiânia, nos anos 1930, e Brasília, nos 1960), quanto, mais recentemente, na expansão da moderna agricultura comercial e *agrobusiness*, que provocaram a urbanização acelerada e uma nova estrutura produtiva na região (Leme, 2003; Haddad, 2010). Esses centros tornaram-se expressão regional e nacional, concentrando funcionalidades urbanas restritas a um número reduzido de núcleos. O arranjo combina um centro administrativo federal e um entorno formado por ampla economia regional conduzida pelo agronegócio, com pequena presença da indústria. A área polarizada demanda serviços pessoais, produtivos, financeiros e produtos manufaturados dos centros principais. Aglomerações industriais estão ausentes no Centro-Oeste, mesmo assim, o arranjo Brasília-Goiânia possui extensa área de abrangência da polarização, reforçada pela importância da função de gestão do território e comando político nacional, desempenhada por Brasília, o que lhe atribui natureza urbano-regional.

Estudos específicos voltados ao Nordeste do Brasil têm foco na dimensão urbana das aglomerações metropolitanas, infraestrutura econômica dos estados ou projetos regionais, sem se dedicar a leituras quanto a processos de articulação espacial entre centros. Os AURs dessa região demonstraram menor peso industrial, capacidade tecnológica e presença de firmas exportadoras, porém grande aumento de população e geração de riqueza, ao menos do ponto de vista regional (Lemos et al., 2005; Moro et al., 2006; Ruiz & Pereira, 2008). Tanto Salvador quanto Recife se afirmam como arranjos urbano-regionais, o primeiro circunscrevendo sua abrangência ao próprio Estado da Bahia, morfologicamente extrapolando os limites do aglomerado metropolitano, em direção a Feira de Santana; e o segundo, adentrando o Estado da Paraíba. Prenuncia-se que o adensamento linear/litorâneo a partir de Recife se projete na direção de Maceió, ao sul, e Natal, ao norte.

Similaridades em casos latino-americanos

A comparabilidade com o México

No âmbito dos países latino-americanos, apenas o México apresenta uma rede urbana e um processo de metropolização comparáveis ao Brasil. A dimensão do país, sua diversidade, heterogeneidade, inserção internamente diferenciada na divisão social do trabalho, condição de desenvolvimento desigual e dinâmicas territoriais descrevem similaridades quanto à configuração de arranjos urbano-regionais. Embora o México tenha atingido o grau de 50 por cento da população vivendo em cidades apenas nos anos 1970, a metropolização teve início na década de 1940, com o impulso industrializador do modelo de substituição de importações. Desde então, foram inúmeros os esforços nos meios acadêmico e governamental, para definir e delimitar "zonas metropolitanas" no país. Em 1940, Unikel, Ruiz e Garza (1978) reconheceram cinco zonas metropolitanas no país; em 2005, o Consejo Nacional de Población (Conapo, 2007) constatou 56 zonas metropolitanas, das quais seis são interunidades federativas. Essas concentram 56 por cento da população total, 79 por cento da população urbana e 75 por cento do produto interno bruto nacional, o que espelha a transformação do perfil demográfico e econômico do México para um caráter predominantemente urbano.

Analisados os critérios da delimitação mais recente das zonas e municípios metropolitanos desse país (Conapo, 2007), concluiu-se que há muita proximidade entre estes e os empregados na delimitação das aglomerações urbanas brasileiras. Em ambos os casos, consideram-se indicadores de população (volume, densidade, movimentos pendulares), ocupação em continuidade e integração funcional. Tais critérios não são capazes de captar a efetiva natureza das relações intrínsecas às unidades identificadas, o que leva a crer que, como no Brasil, um conjunto principal tenha natureza metropolitana, enquanto outro, deva se caracterizar por natureza não metropolitana.

Essas regiões são representativas da diferenciação territorial do modelo de industrialização adotado pelo país, inicialmente centrado em Ciudad de México. A zona metropolitana do Valle do México, onde se situa, tem se destacado historicamente por seu domínio sobre as demais regiões desde a época pré-hispânica. Segundo Hiernaux-Nicolas (1998, p. 101), a "Revolución Mexicana no modificó estas tendencias y la fase de sustitución de importaciones privilegió a la Ciudad de México y, accesoriamente, a Guadalajara y Monterrey con sus nuevas bases de acumulación, con los resultados de concentración y centralización bien conocidos y ampliamente estudiados por los especialistas mexicanos". Tanto a abertura de mercados quanto a postura atrativa a investimentos estrangeiros diretos têm reforçado a primazia de gestão de Ciudad de México e, secundariamente, de Monterrey, inclusive "eclipsando radicalmente Guadalajara" (Hiernaux-Nicolas, 1998, p. 111). Uma primazia já não tão focada na concentração do emprego e da população, mas no fato de sediar grandes empresas e manter o controle financeiro e político do país. Recentralização com desconcentração seria então a tônica da dinâmica atual dessa centralidade, segundo o autor.

As mudanças na economia mexicana, ocorridas durante os últimos 15 anos, provocaram profundas repercussões na organização do território, nos sistemas sociais e nas economias urbanas, com forte crescimento demográfico e econômico das cidades médias, e modernização da arquitetura e das formas urbanas na maioria das cidades do sistema urbano nacional (Hiernaux-Nicolas, 1999). A reestruturação econômica e das antigas bases industriais das metrópoles atraiu novos complexos comerciais e espaços "pós-modernos", intensificando a segregação de bairros. O autor associa a transformação progressiva de Ciudad de México à metápole de Ascher (1995), com forte capacidade para incidir no ordenamento da região central do país. Refere-se à cidade reconstruída sobre si mesma, concomitantemente à sua expansão periférica sobre novos territórios, nos quais se instalam segmentos mais pobres. Ambos os processos testemunham a reacomodação socioterritorial de uma metrópole que "busca su lugar en el concierto de las ciudades mundiales, pero que, al mismo tiempo, redibuja sus comunidades y vuelve a tejer las relaciones sociales hacia el interior de su territorio" (Hiernaux-Nicolas, 1999).

Com ênfase nas áreas periurbanas, ou "periferias metropolitanas expandidas" das megacidades, Aguilar (2002) descreve o padrão urbano de Ciudad de México como mais disperso, com a emergência de subcentros, em uma estrutura multinuclear, básica dos territórios metropolitanos. Esta vem adquirindo forma diferente daquela de um passado recente. Para o autor, de compacta, a megacidade assume uma expansão mais policêntrica, criando um padrão associado a redes, com limites e fronteiras dificilmente definíveis, que incorpora progressivamente pequenos povoados e periferias rurais dentro de um sistema metropolitano cada vez mais amplo e complexo.

Entre as nove zonas principais, fortemente condicionadas por processos de concentração e expansão geográfica da atividade econômica, encontram-se configurações espaciais que se assemelham aos AURs do Brasil, aglutinando conjuntos expressivos de zonas metropolitanas e alongando-se em manchas de grande extensão. A principal reúne em continuidade as zonas metropolitanas de grande porte do Valle de México, Puebla/Tlaxcala e Toluca, além de outras zonas de menor porte, como Cuernavaca, Cuautla, Tlaxcala/Apizaco, Tulancingo, Pachuca e Tula, com nítido vetor em direção a Querétaro, a noroeste, e a sudeste, Tehuacán, Orizaba e Córdoba. Conjugam uma região megametropolitana com 12 zonas metropolitanas, 165 autoridades metropolitanas, 3 governos de Estado e 16 delegações (Conapo, 2007). Podem ser considerados ainda os conjuntos formados por Monterrey, Saltillo e Monclova/Frontera, no nordeste mexicano, e Minatitlán, Coatzacoalcos e Acayucán, no Golfo do México. No caso da primeira, Villareal (1998) ressalta as intensas relações entre o empresariado e governos dos estados do norte e nordeste do México com os do Texas, tendo Monterrey uma posição fundamental, firmando uma zona de interdependência econômica. No nível regional, a autora cita o corredor industrial junto às áreas metropolitanas de Saltillo e Ramoz Arizpe (a 85 km de Monterrey), com a instalação de montadoras que articulam empresas locais com transnacionais.

Outros casos latino-americanos

Nos demais países latino-americanos, que também vêm passando por intensa transformação em suas áreas metropolitanas principais (De Mattos, 2002, 2004, 2010; Dematteis, 1998), os sistemas articulados se conformam fundamentalmente nessas áreas, que se caracterizam pela expansão física do território ocupado, densificação dos fluxos de mercadorias, comutação de pessoas e emergência de novas centralidades. Também tendem à conjugação e articulação de unidades aglomeradas e centros das proximidades em arranjos articulados. Esses arranjos estão no foco da implantação de grandes obras de infraestrutura dentro de estratégias de integração produtiva latino-americana, o que supostamente poderia reforçar sua unidade e seu papel na inserção dos respectivos países na divisão social do trabalho.

Na Argentina, intensifica-se a expansão da metrópole de Buenos Aires, cujo padrão concentrador, que passava por uma desconcentração incipiente nos anos 1970, agudiza-se a partir dos anos 1990. É para essa metrópole que convergem investimentos públicos e privados, além da modernização de serviços e equipamentos, ampliando suas vantagens comparativas e sua capacidade de articulação externa das economias nacional e internacional. A cidade passa por grandes operações urbanísticas, enquanto outras intervenções acontecem em sua aglomeração metropolitana como um todo, alcançando um significado mais modesto, porém crescente. Como nas demais metrópoles latino-americanas, capitais locais e exógenos "parecen ver a ciertas áreas de Buenos Aires como el mercado del capitalismo mundializado, o como 'locus de gestión empresarial y control de la información' de segundo orden en la red jerárquica de las ciudades globales" (Ciccolella, 1998).

Tal fortalecimento da capital federal esvaeceu o crescimento de cidades médias e metrópoles vizinhas, incluindo as de sua maior proximidade, Rosario e Mar del Plata, tal como de Montevidéu, no Uruguai. Mesmo assim, grandes obras de infraestrutura podem refortalecer esses centros e aproximá-los mais à dinâmica presente em Buenos Aires. Dentro do Plano Ferroviário Estratégico desenhado para a Argentina, que pretende o uso de novas tecnologias de circulação, está previsto um trem de alta velocidade entre Buenos Aires, Rosario e Córdoba e outro, já em processo licitatório, ligando Buenos Aires a Mar del Plata (Schweitzer, 2008), em percursos com poucas paradas e curta duração. Além destes, poderá vir a ser fortalecida a ligação Buenos Aires-Montevidéu, na baía do Plata, atualmente servida por sistemas de travessia de passageiros por aerobarco, complementada por *ferry* para a travessia de passageiros e veículos a partir de Colonia del Sacramento, no Uruguai. Entre as grandes obras de infraestrutura pensadas no âmbito dos projetos que conformam a estratégia internacional de ligação Atlântico-Pacífico, inclui-se uma ponte entre Buenos Aires e Colonia del Sacramento, como alternativa de transporte entre a Região Metropolitana de Buenos Aires, Montevidéu e ligação com o Sul e Sudeste brasileiros (Laurelli, Montaña & Schweitzer, 1998).

No primeiro caso, os efeitos das infraestruturas sobre o território argentino serão marcantes, podendo confirmar materialmente a configuração (já insinuada)

de um arranjo urbano-regional polarizado por Buenos Aires. No segundo caso, ainda sob perspectiva de longo prazo, em que pese a existência de dois Estados-Nacionais, as relações entre essa metrópole e Montevidéu poderão ser ainda mais intensificadas, com efeitos territoriais transformadores. A presença de escalas nacional e politicamente autônomas, certamente será um complicador na gestão desse espaço, porém pode-se antecipar que os fluxos de pessoas e mercadorias desconsiderarão as fronteiras.

No caso do Chile, inúmeros estudos mostram que a globalização transformou o país mais rapidamente que outros vizinhos. A profunda reestruturação pós-anos 1970 culminou em uma etapa de crescimento econômico sustentado, reindustrialização e terceirização do aparato produtivo, com progressiva recuperação da tendência à concentração metropolitana em Santiago (De Mattos, 1999). A capital chilena não só assumiu o comando do poder econômico como a localização das principais atividades industriais e terciárias. Nesse processo, intensificou-se a suburbanização tanto de atividades produtivas como de população na área metropolitana de Santiago. Fundamentalmente, deu-se a emergência de uma cidade de "cobertura regional, suburbanizada y policéntrica, de límites imprecisos, configurada como archipiélago, cuya dinámica expansiva ha ido incorporando a diversos centros urbanos aledaños y áreas rurales, que han pasado a formar parte de un extenso periurbano" (p.29). Do ponto de vista arquitetônico, surgiu e se consolidou um conjunto de novos artefatos urbanos (*shopping malls*, grandes centros comerciais, condomínios e bairros fechados, centros empresariais descentralizados etc.), também presentes nas demais aglomerações latino-americanas, fortemente estruturadores e articuladores do novo espaço metropolitano expandido.

Santiago reforça sua primazia regional ao mesmo tempo em que intensifica relações com a região litorânea, mantendo complementaridade com Valparaíso e Viña del Mar, dado o exercício da função portuária pelo primeiro e de serviços complementares pelo segundo, num momento em que a dinâmica importadora/exportadora se faz mais acentuada no país. Tal relação tem grande similaridade com a desenvolvida entre São Paulo e a Baixada Santista, no caso brasileiro. No Chile, essa aproximação é também favorecida por um sistema viário moderno e um sistema de transporte de passageiro de ampla cobertura, que intensifica as trocas cotidianas entre essas regiões e centros, expandindo-se a uma extensão mais ampla e transformando a natureza de suas relações, que assumem uma dimensão urbano-regional.

Respondendo por modos peculiares de inserção do país na divisão social do trabalho, outros AURs poderiam ser apontados na América do Sul. No Equador, duas áreas de intensa dinamicidade podem se traduzir em arranjos espaciais: um na Serra, polarizado por Quito, com vetores a noroeste (120 km até Ibarra, com Cayambe e Otavalo como centralidades intermediárias) e a sudeste (com mais intensidade até Ambato, a 140 km de Quito); outro na costa, ao longo do eixo litorâneo do Pacífico, polarizado por Guayaquil. Na Venezuela, a articulação espacial entre centralidades expressivas no entorno de Caracas, particularmente no eixo da via Panamericana, no sentido Maracay/Valencia, também sugere um arranjo urbano

regional. Seguramente outros poderão ser identificados no Peru e na Colômbia, motivando estudos complementares sobre sua natureza.

Considerações finais

No atual contexto econômico latino-americano, tais configurações espaciais peculiarizam um processo de metropolização avançado, no qual a urbanização mantém-se associada, entre outros fatores, à concentração industrial e a movimentos migratórios e pendulares de curta distância. Esse processo reforça e modifica centralidades secundárias, porém mantém inconclusa a ocupação e expansão das áreas metropolitanas principais. Mas a metropolização contemporânea mostra processos e morfologias cada vez mais enredadas e distantes do desenho em sequência de anéis concêntricos a um polo principal — desenho que caracteriza ainda muitas das aglomerações urbanas existentes. Processos e resultados espaciais, em alguns casos, decorrentes da fragmentação de um núcleo metropolitano em múltiplas e novas centralidades, que aparentemente adquirem vida própria, o que remete à metropolização expandida ou dilatada de De Mattos (2004) e à cidade dispersa de Monclús (1998; 1999), ou, dada a natureza da evolução, à cidade difusa de Indovina (1990); mas, vão além destas em termos de abrangência e composição. Matizados por um estreitamento regional das relações pré-existentes intrinsecamente e entre espacialidades, transformadas sob novas dinâmicas, tais processos desencadeiam formas ainda mais complexas, de natureza urbano-regional, algumas consoantes à cidade-região de Scott et al. (2001), como propõe Lencioni (2006) para São Paulo, ou à metápole de Ascher (1995), conforme Hiernaux-Nicolas (1999), para Ciudad de México. No entanto, a singularidade dos processos indutores e das dinâmicas territoriais que impulsionam dá origem a formas e conteúdos que evocam uma categorização própria: a de arranjos urbano-regionais.

A visão geral desses arranjos, esboçada neste texto, deve ser aprofundada a cada caso para que possa apreender a especificidade de suas lógicas e interferências no processo de organização e gestão do território. Desde já, pode-se afirmar que o papel da aglomeração na economia e na indústria dos arranjos analisados leva à ampliação de sua dinâmica diferenciada. Papel que se reforça pela ação do Estado na formulação de políticas localizadas e realização de investimentos, como também pelas externalidades de densidade urbana, de atividades, infraestrutura, conhecimento e inovação, e pela proximidade geográfica e organizacional. Pode-se inferir, também, que os AURs tendem a reforçar a concentração regional, acompanhando a tendência mundial de fortalecimento às localidades mais servidas aos requisitos da economia global.

Tais arranjos mostram um evento que não é novo, que faz parte de uma fase mais recente do processo de metropolização, moldado por elementos históricos e naturais, sob processos políticos repletos de ideologias. Mas, no evento, há elementos novos, ideologizados e obscurecidos pela ideia de que são apenas dinâmicas que se reproduzem. Esses elementos e mesmo as dinâmicas, com suas novas interfaces

e sua multiplicidade escalar, instigam discussão posta por De Mattos (1999), de que muito do que existia se esvai no horizonte de transformações céleres da globalização. Sob o risco de perdê-los no horizonte da memória, concorda-se, pois, com a citação de Aglieta (1979, p. 4), que afirma: "Hablar de reproducción es mostrar los procesos que permiten que lo que existe siga existiendo. En un sistema en que las relaciones internas se transforman, no todo sigue existiendo. Es necesario, por lo tanto, estudiar el modo en que surge lo nuevo en el sistema".

Mantidas as lógicas e as dinâmicas em curso, sustentadas em estratégias de desenvolvimento regional fragilizadas (ou pactuadas) por uma condução majoritariamente corporativa na produção do espaço, pode-se vislumbrar que são ínfimas (ou inexistentes) as possibilidades de reversão do processo. Mesmo sob um cenário de reestruturação produtiva e reorganização espacial do capital, as novas centralidades concentradoras que se delineiam em território nacional —como produtos ou possibilidades a esse processo— reproduzem o mesmo perfil, no qual os indicadores de ótimo desempenho econômico, social e institucional não refletem processos capazes de impulsionar a inserção dos municípios adjacentes. Dessa forma, permanecendo o modelo de produção e de apropriação da riqueza gerada, as tendências são de que se sustentarão as mesmas lógicas e resultados, acentuando os traços atuais dos arranjos expandidos multidirecionalmente, ainda mais concentradores e desiguais.

Assim, torna-se necessária a discussão de alternativas de mudança do curso dos processos, com base em estratégias e políticas de desenvolvimento, como as que defendem o reforço à polinucleação, com a definição de macro e mesopolos estratégicos para o reordenamento do território, como medida de desconcentração das áreas de maior densidade do país (BRASIL, 2008). Alternativas como essa requerem o resgate do papel do Estado como formulador e implementador de políticas territoriais e uma profunda compreensão da natureza do fenômeno urbano-regional, de sua origem e da multiplicidade de escalas que interagem em sua órbita, para que se possam trabalhar hipóteses de transformação e possibilidades de reversão de dinâmicas e resultados. ©EURE

Referencias bibliográficas

Aglietta, M. (1979). *Regulación y crisis del capitalismo*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, *apud* De Mattos (1999).

Aguilar, A. G. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas: ampliando el concepto en Ciudad de México. *EURE* (Santiago), *28*(85), 121–149.

Alonso, J. A. F. (2004). Efeitos da reestruturação produtiva na dinâmica da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) na década de 90. In *Desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística (FEE)/Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. (1 CD-ROM).

Anselin, L. (1995). Local indicators of spatial association (LISA). *Geographical Analysis* (Columbus, Ohio), *27*(2), 94–115.

Ascher, F. (1995). *Metápolis ou l'avenir des villes*. Paris: Ed. Odile Jacob.

Azzoni, C. R. (1986). *Indústria e reversão da polarização no Brasil*. Serie Ensaios Econômicos, n.° 58. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, Universidade de São Paulo (IPE/USP).

Benko, G. (2002). Mundialização da economia, metropolização do mundo. *Revista do Departamento de Geografia da USP* (São Paulo), n.° 15, 45–54.

Benko, G.; Lipietz, A. (Org.). (1994). *As regiões ganhadoras: distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica*. Oeiras (Portugal): Celta Ed.

Borja, J; Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, Pensamiento.

Brandão, C. A. (2007). *Território & desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas: Ed. da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Brasil (2008). Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI). *Estudo da dimensão territorial para o planejamento: III. Regiões de referência*. Brasília: MP/SPI. (5 v.).

Castello Branco, M. L. G. (2003). *Espaços urbanos: uma proposta para o Brasil*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Castells, M. (2000). *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra.

Ciccolella, P. (1998). Transformaciones macroeconómicas en la Argentina y reestructuración territorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. In C. A. de Mattos, D. Hiernaux-Nicolas, R. Botero (Comps.), *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos, Fondo de Cultura Económica.

Consejo Nacional de Población (Conapo, México). (2007). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005*. México D.F.: Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Cunha, I. J. (2001). Dinâmica demográfica e desenvolvimento industrial em Santa Catarina. In C. Siebert (Org.), *Desenvolvimento regional em Santa Catarina*. Blumenau: Edifurb.

Davidovich, F. (2001). Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. *Encuentro de Geógrafos de América Latina, 8. Anais...* Santiago, pp. 499–-505 (1 CD-ROM). También en *Cadernos Metrópole*, n.° 6, 67-77.

Davis, M. (2004). Planet of slums. *New Left Review* (London), *26*(mar.-abr.), 5–34.

De Mattos, C. A. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE* (Santiago), *25*(76), 29-56. doi: 10.4067/S0250-71611999007600002.

De Mattos, C. A. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? *EURE* (Santiago), *28*(85), 5–10.

De Mattos, C. A. (2004). Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In L. C. Q. Ribeiro (Org.), *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional (FASE).

De Mattos, C. A. (2005). Crescimento metropolitano na América Latina: Los Angeles como referência? In C. C. Diniz, M. B. Lemos, *Economia e Território*. Belo Horizonte: Ed. da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

De Mattos, C. A. (2010). *Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad*

a lo urbano generalizado (Documento de trabajo nº 8). Madrid: Grupo de Estudios sobre Desarrollo Urbano (Gedeur).

Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In F. J. Monclus, (Ed.), *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporánia de Barcelona.

Diniz, C. C.; Campolina, B. (2007). A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. *EURE* (Santiago), 33(98), 27–43.

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano, S.A. (Emplasa). (1999). *Complexo Metropolitano Expandido*. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/portalemplasa/Linha_do_Tempo/LinhadoTempo_1999.asp>. Acesso em: out. 2008.

Fujita, M.; Krugman, P.; Venables, A. (1999). *The spatial economy*. Cambridge: The MIT Press.

González, S. (2008). Las narrativas escalares de la globalización. Coloquio Dinámicas urbanas y regionales desde la perspectiva de las escalas. In *Congreso Nacional sobre Problemáticas Sociales Contemporáneas, 5*. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina, oct. 2008. (Não publicado).

Gottman, J. (1970). A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole. In S. B. Cohen, (Org.), *Geografia humana nos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Fórum (Estante de Ciências Sociais).

Haddad, M. B. (2010*).* Eixo Goiânia–Anápolis-Brasília: estruturação, ruptura e retomada das políticas públicas. *Seminário Nacional Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano*. *Observatório das Metrópoles, Anais*... Natal, setembro 2010 (1 CD-ROM).

Hiernaux-Nicolas, D. (1998). Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995. In C. A. De Mattos, D. Hiernaux-Nicolas, D. R. Botero (Comps.), *Globalización y territorio: impactos y perspectivas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos, Fondo de Cultura Económica.

Hiernaux-Nicolas, D. (1999). Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. *EURE* (Santiago), 25(76), 57–78. doi: 10.4067/S0250-71611999007600003.

Indovina, F. (1990). *La cittá diffusa*. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Território) Ed.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2008). *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: Autor.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). (2002). *Configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil*. Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 1. Brasília: IPEA. Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes) (2000). *Redes urbanas regionais: Sul*. Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, 6. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Convênio IPEA, IBGE, UNICAMP/IE/NESUR, IPARDES.

Laurelli, E.; Montaña, E.; Schweitzer, A. (1998). El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración. Buenos Aires y Mendoza: dos metrópolis en la disputa por la hegemonía regional y su inserción en un contexto de exclusión. In C. A. de Mattos, D. Hiernaux-Nicolas, D. R. Botero (Comps.), *Globalización y Territorio: impactos y perspec-*

tivas. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos, Fondo de Cultura Económica.

Lefebvre, H. (1991*). O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes.

Leme, H. J. de C. (2003). A espacialidade do desenvolvimento: as cidades da Região Centro-Oeste. In M. F. Gonçalves, C. A. Brandão, A. C. F. Galvão (Orgs.), *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Ed. da Universidad Estadual Paulista (Unesp) / Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur).

Lemos, M. B.; Moro, S.; Domingues, E. P.; Ruiz, R. M. (2005). A organização territorial da indústria no Brasil. In J. A. de Negri, M. S. Salerno (Orgs.), *Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Lencioni, S. (2003a). A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. *Encontro Nacional da Anpur, 10. Belo Horizonte. Anais...* Belo Horizonte: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur), maio 2003. (1 CD-ROM).

Lencioni, S. (2003b). Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In M. F. Gonçalves, C. A. Brandão, A. C. F. Galvão (Orgs.), *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional.* São Paulo: Ed. da Universidad Estadual Paulista (Unesp) / Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur).

Lencioni, S. (2006). Da cidade e sua região à cidade-região. In J. B. da Silva, L. C. Lima, D. Elias (Orgs.), *Panorama da geografia brasileira*. São Paulo: Annablume.

Leroy, S. (2000). Sémantiques de la métropolisation. *L'Espace géographique* (Montpellier: Éditions Belin), n.° 1, 78–86.

Limonad, E. (2007). No todo acaba en Los Ángeles. ¿Un nuevo paradigma: entre la urbanización concentrada y dispersa? *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* (Serie documental de *Geo Crítica*), *12*(734). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-734.htm>. Acesso: ago. 2008.

Lins, H. de G. (2000). A ação governamental. In. Instituto Geográfico de Santa Catarina, *A realidade catarinense no século XX*. Florianópolis: Instituto Geográfico de Santa Catarina.

Meyer, R. M. P.; Grostein, M. D.; Biderman, C. (2004). *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), Imprensa Oficial.

Monclús, F. J. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In F. J. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona.

Monclús, F. J. (1999). Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D'Humanitats* (Girona), n.° 7, p. 95-110.

Moro, S.; Lemos, M. B.; Domingues, E. P.; Ruiz, R. M.; Freitas, F. (2006). A dimensão espacial do potencial exportador das firmas industriais brasileiras. In J. A. de Negri, B. C. Araújo (Orgs.), *As empresas brasileiras e o comércio internacional*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Moura, R. (2009). *Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba*. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

Percqueur, B.; Zimmermann, J. B. (2005). Fundamentos de uma economia da proximidade. In C. C. Diniz, M. B. Lemos (Orgs.), *Economia e Território*. Belo Horizonte: Ed. da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Ribeiro, L. C. de Q. (2009). *Hierarquização e identificação dos espaços urbanos*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles.

Ruiz, R. M.; Pereira, F. B. (2008). *Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras. Áreas de Polarização das Aglomerações Populacionais e Econômicas*. Relatório de Pesquisa apresentado ao Observatório das Metrópoles/Projeto Instituto do Milênio-CNPq, novembro. Disponível em: <http://observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_chronocontact&chronoformname=receberarquivo&arquivo=produtos/Geubs-E-Mapas-Download.pdf>. Acesso: out. 2008.

Santos, M. (1996). *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.

Santos, M.; Silveira, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI* (2a ed.). Rio de Janeiro: Record.

São Paulo. (1976). Secretaria de Economia e Planejamento. *Política de Desenvolvimento Urbano e Regional*. São Paulo: SEP.

Sassen, S. (1998). *As cidades na economia global*. Megalópolis. São Paulo: Studio Nobel.

Sassen, S. (2007). El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *EURE* (Santiago), *33*(100), 9–34.

Schweitzer, M. (2008). El ferrocarril y su contribución a la integración territorial. Transporte inclusivo y transporte selectivo. Territorios conectados, territorios excluidos. *Colóquio de Transformações Territoriais, 7. Anais...* Curitiba: Universidade Federal do Paraná (UFPR), setembro.

Scott, A. J. (1994). A economia metropolitana. In G.Benko, A. Lipietz (Orgs.), *As regiões ganhadoras: distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica*. Oeiras (Portugal): Celta Ed.

Scott, A. J.; Agnew, J.; Soja, E. W.; Storper, M. (2001). Cidades-regiões globais. *Espaço e Debates* (São Paulo), n° 41, 11–25.

Siebert, C. (2009). A rede urbana de Santa Catarina: abordagem transescalar. *Encontro Nacional da Anpur, 13. Florianópolis. Anais...* Florianópolis: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur), maio 2009. (1 CD-ROM).

Soja, E. W. (2002). *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing.

Storper, M.; Venables, A. J. (2005). O burburinho: a força econômica da cidade. In C. C. Diniz, M. B. Lemos (Orgs.), *Economia e Território*. Belo Horizonte: Ed. da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Unikel, L.; Ruiz, C.; Garza, G. (1978). *El desarrollo urbano de México*. México: El Colegio de México.

Viard, J. (1994). *La societé dárchipel ou les territoires du village global*. Paris: Ed. de l'Aube, *apud* Lencioni (2006).

Villareal, D. R. (1998). Proceso de reestructuración industrial y efectos en el área metropolitana de Monterrey, Nuevo León, México. In C. A. de Mattos, D. Hiernaux-Nicolas, D. R. Botero (Comps.), *Globalización y territorio: impactos y perspectivas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile/Instituto de Estudios Urbanos, Fondo de Cultura Económica.

Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes

Carme Miralles-Guasch. **Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.**

RESUMEN | La contribución de los desplazamientos de la población a las emisiones de gases de efecto invernadero, en la medida en que utiliza medios de transporte mecánicos, principalmente el automóvil, es irrefutable. Muchos trabajos coinciden en que esa contribución bordea el 30 por ciento del total de emisiones. Sin embargo, no todos los medios de transporte tienen un mismo nivel de incidencia en este proceso, por lo que es de suma importancia analizar el reparto modal de los movimientos de una población para determinar su grado de participación en la contaminación ambiental. Este artículo analiza el reparto modal en Cataluña, partiendo de los datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana (2006), desde el binomio territorial urbano/rural y desde la categoría motivacional que los genera.

PALABRAS CLAVE | Movilidad, transporte urbano, medio ambiente

ABSTRACT | *The contribution of the population trips to the emission of greenhouse effect gasses, in as much as they use mechanical means of transportation, mainly the automobile, is undeniable. Many works agree on measuring this contribution at about 30 percent of the total greenhouse emissions. However, different means of transportation do not contribute in the same way to those emissions. Therefore, it is of the utmost importance to analyze the modal split in the travels of one population to determine the degree of participation in the environmental contamination. This paper discusses the modal split in Catalonia, based on the Everyday Mobility Survey (2006) data, from the territorial binomial urban/rural and from the motivational category that causes them.*

KEY WORDS | *Mobility, urban transportation, environment*

Recibido el 2 de octubre de 2010, aprobado el 25 de noviembre de 2011

E-mail: carme.miralles@uab.es

Introducción

Como ya anunció el cuarto informe del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas en 2007, el calentamiento del sistema climático es inequívoco, como consecuencia del efecto invernadero generado por las emisiones de dióxido de carbono en la atmósfera (Intergovernmental Panel on Climate Change [IPPC], 2007). Uno de los sectores que más contribuye a estas emisiones es el transporte, por lo que parece oportuno perfilar qué circunstancias y cuáles de sus variables participan en mayor medida en el aumento de las emisiones de CO_2.

La primera aproximación es que no todos los medios de transporte contribuyen del mismo modo a dichas emisiones. Algunos, como la bicicleta y el ir andando, no favorecen el incremento de los gases de efecto invernadero; en cambio, el transporte viario, especialmente el coche privado, aporta importantes cantidades de emisiones, con relación a la energía fósil que utiliza. Tales disparidades llevan a que sea fundamental analizar el reparto modal de los desplazamientos, para entender la contribución de los transportes al calentamiento global (Kaufmann, 2000; Hamilton, 2003). El objetivo de este artículo es analizar la participación que tienen los distintos modos de transporte en el total de los desplazamientos en Cataluña, una de las comunidades autónomas españolas.

El análisis de la estructura modal se ha realizado a partir de los datos que ofrece la Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña de 2006 (EMQ 2006).[1] Esta constituye una fuente de información básica sobre los desplazamientos en la región desde la perspectiva de la población que se mueve o, lo que es lo mismo, desde la demanda y no desde la oferta de medios de transporte. Tal perspectiva permite valorar la incidencia de los transportes más contaminantes en el conjunto del reparto modal de todos los viajes, incluidos el ir andando y la bicicleta. A la vez, permite estudiar la contribución de los transportes al cambio climático desde los distintos modelos urbanos y la estructura social de la demanda de transportes.

El transporte, una actividad altamente contaminante

En la comunidad académica internacional existe un amplio consenso respecto de que los transportes contribuyen de forma notable a elevar los niveles de elementos nocivos en el medio ambiente, especialmente en el consumo de energía fósil y en las emisiones de gases de efecto invernadero, responsables del cambio climático tanto a escala local como global (Folch, 2008; Banister & Anable, 2009; Giddens, 2009). Y aunque en los últimos años la eficiencia de los motores y la calidad del combustible han mejorado, estos avances se han diluido por el incremento del parque de vehículos y de desplazamientos, por la introducción de motores más potentes y por una menor ocupación de los vehículos (Robusté & Casas, 2005). Paralelamente,

1 La Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña (EMQ 2006) se realizó gracias a la colaboración del Departamento de Política Territorial de la Generalitat de Cataluña y a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.

empieza a existir cierta unanimidad en torno a la idea de que la participación de los transportes en la contaminación ambiental no se puede reducir solo a partir de los avances tecnológicos. Es necesario recurrir también a estrategias territoriales que afecten directamente los modelos de movilidad (Banister, 2011) y, especialmente, al reparto modal de los desplazamientos en las zonas urbanas y metropolitanas, pues no todos los medios de transporte contribuyen del mismo modo ni al consumo energético ni a las emisiones de gases contaminantes.

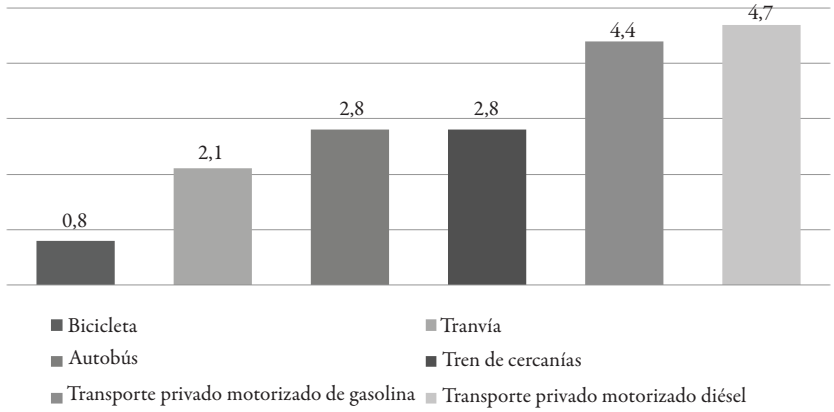
Los transportes son los grandes consumidores de energía fósil (Corominas, 2005), responsables de más del 35 por ciento de la demanda final de combustible en Europa (European Union, 2001). En España la situación es similar. Según datos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en 2005 el transporte consumía el 37,5 por ciento de la energía final, mientras que la industria lo hacía en 35,4 por ciento, y el resto de actividades, con 27,1 por ciento. Además, mientras la industria ha podido rebajar los niveles de consumo en los últimos veinticinco años en unos 15 puntos porcentuales, el transporte los ha aumentado en más de 10 puntos, consumo que no solo se ha incrementado en términos absolutos, sino también con relación a las personas transportadas. En Cataluña, en los primeros años de la década pasada (2001–2003), la intensidad energética del transporte (el cociente entre energía consumida y el número de viajeros transportados por kilómetro) ha pasado de un índice de 8,54 a situarse casi en 14 (Insitut d'Estadística de Catalunya [Idescat], 2003).

Sin embargo, el consumo energético no es homogéneo para todos los medios de transporte mecánicos. Al contrario, como se ve en el Gráfico 1, mientras la bicicleta tiene un consumo medio de 0,8 millones de joules por persona y kilómetro, los transportes colectivos se sitúan por encima de los 2 millones y los transportes privados superan los 4 millones.

Al mismo tiempo, el transporte por carretera tiene un consumo energético menos eficiente que otros medios, ya que para realizar un mismo trabajo físico (que se mide en pasajero-kilómetro) el transporte por carretera consume unos 23 gramos equivalentes de petróleo-pasajero-km, mientras que en el ferrocarril este índice baja a un nivel de 11 gramos (Agencia Ambiental Europea [AAE], 2011).

Como se ve en el Cuadro 1, en los medios de transporte existe una relación muy directa entre energía consumida y emisiones de CO_2. El transporte por carretera, además de ser el que consume más toneladas equivalentes de petróleo, es el que más gases de efecto invernadero emite, alcanzando proporciones de más del 70 por ciento de las emisiones tanto en el transporte doméstico como en el total. Tales cifras derivan del uso masivo de los medios que más consumen, en el marco de una dinámica de crecimiento sostenido de los desplazamientos en los últimos años (en Cataluña, durante el primer quinquenio del siglo XXI el crecimiento ha sido del 4 por ciento anual) y de una ocupación de personas por vehículo que, en ningún caso, supera el 1,22 de media.

gráfico 1 | Consumo energético por medio de transporte en ámbito urbano (millones de joules-persona-km)



fuente International Association of Public Transport (UITP), 2009.

cuadro 1 | Consumo de energía (millones de toneladas equivalentes de petróleo) y emisiones de CO_2 (millones de toneladas) anuales de los diferentes modos de transporte en Europa (2007) (porcentajes)

medio	energía (%)	CO_2 (%)	
		doméstico	total
Carretera	81,9	94,5	71,4
Aviación	14,2	2,3	12,6
Ferrocarril	2,5	0,9	0,6
Navegación	1,4	2,3	15,4

fuente Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe), 2008.

Además, y como también se ha visto en el consumo, a diferencia de las emisiones procedentes del sector doméstico e industrial, las derivadas de los transportes son las que están aumentando más rápidamente. En España, entre 1990 y 2000, las emisiones de CO_2 procedentes del transporte se han incrementado de 58 a 85 millones de toneladas anuales, o sea, 48 por ciento en solo una década. Buena parte de este incremento ha sido paralelo al desarrollo económico y social, a la mejora de las infraestructuras de transporte y al crecimiento de las zonas metropolitanas (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009). Por tanto, en el paradigma de la sostenibi-

lidad que Europa promueve, el reto es desasociar las ratios crecientes de motorización respecto del crecimiento general de la economía (Comisión Europea, 2001 y 2007). Pues, si en la Europa de los 15, en 1990 los índices se igualaron a 100, en el año 2006 la población alcanzó 110; el PIB, 145; los viajeros por kilómetro, 160; y los gases de efecto invernadero alcanzaron los 190 (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

Las encuestas de movilidad como fuente de información para evaluar el cambio climático en el sector de los transportes

Para evaluar la contribución del sector transporte a los índices del gasto energético y de la contaminación atmosférica se utilizan, normalmente, datos del parque de vehículos. Sin embargo, estas fuentes de información derivadas de la oferta y centradas en un solo medio de transporte no pueden valorar la contribución del sector en su conjunto. Esto solo es posible si se la estima con relación a los modelos de movilidad del conjunto de desplazamientos de una población, por lo que parece imprescindible introducir fuentes de información desde la demanda, desde la población que se mueve, donde se contabilicen todos los desplazamientos y el conjunto de medios de transporte. En este artículo se analiza el reparto modal de la movilidad de toda la población móvil en Cataluña, incluyendo todos los motivos y medios de transporte. Este enfoque permite valorar los modos de transporte más contaminantes con relación al resto de medios, a los territorios donde se utilizan con más frecuencia y a las actividades que estos permiten realizar. A la par, subrayan el hecho de que no es la movilidad la que provoca las emisiones de CO_2, sino la utilización de ciertos modos de transporte; en particular, el coche privado.

En Cataluña existe una larga tradición en el estudio de la demanda de movilidad habitual de las personas; es así que, desde 1970, esta comunidad autónoma incluyó un formulario de movilidad en el censo de población. Sin embargo, la operación estadística que ha permitido saber cómo y por qué se mueve la población, se inició recién en 2006 para el conjunto del territorio catalán. Antes de esta fecha, la información procedía de los censos de población (1981 y 2001) y de las renovaciones patronales (1986 y 1996), que ofrecían, con una periodicidad quinquenal, información sobre el primer desplazamiento del día por motivo de trabajo o estudio, lo que hoy se denomina movilidad ocupacional. Y aunque los datos recogidos eran muy exhaustivos, también eran muy parciales, al no incluir los desplazamientos realizados con relación a las actividades personales, como las compras cotidianas, las actividades de ocio, las visitas al médico, etcétera.

La Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 (EMQ 2006) partía de la experiencia de los trabajos realizados en la región metropolitana de Barcelona (RMB),[2] en

2 La región metropolitana de Barcelona es el territorio metropolitano alrededor de la ciudad de Barcelona. Aunque no tiene una estructura administrativa reconocida, es utilizada para el análisis y la planificación territorial y de infraestructuras por el gobierno catalán.

los años 1996 y 2001, cuando se elaboraron las dos primeras ediciones de la encuesta de movilidad. La novedad introducida en estos ejercicios estadísticos fue contabilizar los desplazamientos de la población desde una perspectiva más cercana a las personas que realizaban los movimientos y menos a los medios de transporte. Se trataba de conocer las características demográficas de la población móvil, cuantificar todos los motivos que generaban los desplazamientos, incluyendo los ocupacionales (relacionados con el trabajo y el estudio) y los personales (el resto de actividades), y saber en qué modos de transporte viajaba.

En la edición del año 2006 se amplió su alcance geográfico al conjunto del territorio catalán, lo que indujo algunos cambios significativos en la metodología. En primer lugar, la EMQ 2006 fue una encuesta telefónica y no presencial, como lo habían sido las anteriores. Además, la selección de unidades muestrales cambió, al sustituirse las unidades familiares por individuos. Por último, las unidades temporales de referencia semanales dieron paso a las del día anterior a la entrevista.

El objetivo de la EMQ 2006 es doble. Por una parte, caracterizar la movilidad desde los desplazamientos realizados por la población residente en el ámbito de estudio; y, por otra, analizar las relaciones territoriales que se establecen a partir de los orígenes y los destinos de los desplazamientos, teniendo en cuenta todos los flujos en el ámbito de estudio, con independencia del lugar de residencia de la población que los efectúa.

La población objeto de estudio de la EMQ 2006 es el conjunto de residentes en Cataluña de cuatro años en adelante. Incluye dos grupos, según su movilidad: profesionales de la movilidad, que engloba a todas aquellas personas que tienen la acción de desplazarse como un elemento clave en su ocupación y que declaran hacer más de siete desplazamientos diarios por motivos laborales; y población en general, que separa a la población móvil (personas que realizaron algún desplazamiento el día anterior a la entrevista) de la no móvil (personas que no salieron de casa el día preguntado). El ámbito territorial de análisis se puede desagregar a diversas escalas, todas ellas con significación estadística. Por una parte, el conjunto de Cataluña, dividida por los ámbitos territoriales funcionales definidos en el Plan Territorial de Cataluña, por comarcas y por municipios mayores de 50.000 habitantes. Además, desde el punto de vista territorial, el diseño muestral ha definido un conjunto de zonas de transporte como segmentación territorial básica en la asignación de la muestra (véase Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona [IERMB], 2006).

Los referentes ambientales de los transportes en Cataluña según el reparto modal

El reparto modal de los desplazamientos de una comunidad es la referencia principal de la contribución de los transportes a la contaminación ambiental. La utilización de

los distintos medios de transporte en los desplazamientos de la población catalana se analiza desde el binomio territorial urbano-rural en los distintos ámbitos administrativos catalanes, y desde la categoría ocupacional-personal de los motivos que los generan.

Los medios de transporte utilizados en Cataluña

De lo dicho anteriormente ha quedado claro que la utilización de los diferentes medios de transporte no es ajena a las emisiones de CO_2, debido a su desigual contribución. En este sentido, es imprescindible utilizar la información que ofrece la EMQ 2006 en lo referente a los niveles de uso de los distintos medios de transporte en Cataluña, en el conjunto de desplazamientos que esta comunidad autónoma genera.

Si se analizan los tres grandes conjuntos de medios de transporte que agrupa la EMQ 2006[3] —el no motorizado, el privado y el público—, resulta que el más utilizado por la población catalana a lo largo de la semana es el modo no motorizado (caminar o ir en bicicleta), con un 44,5 por ciento de todos los viajes, seguido del transporte privado (42,5 por ciento) y del transporte público (13,0 por ciento). Estos datos, en conjunto, indican que los transportes que menos contribuyen a la contaminación atmosférica (porque, como se ha visto en el apartado anterior, generan menos emisiones) son los más utilizados por la población catalana: más del 57 por ciento de la población usa el transporte no mecánico o el público.

El análisis más desagregado de los medios de transporte utilizados muestra que el ir a pie es el modo más habitual en Cataluña donde, en un día laborable, se contabilizan unos 10,2 millones de desplazamientos de este tipo. En los modos de transporte motorizados se observa la relevancia del transporte privado, con 9,4 millones de desplazamientos al día, y un claro predominio del coche, especialmente como conductor (28,3 por ciento), lo que refleja un índice de ocupación del vehículo muy reducido (1,22 personas-coche). El transporte público concentra en un día laborable en Cataluña 3,30 millones de desplazamientos, de los cuales una cantidad similar (alrededor de un millón cada uno) se realiza en metro o en autobús. Los usuarios del ferrocarril no llegan a los 800.000 viajeros al día. Por lo tanto, y a pesar de que ir a pie es el medio de desplazamiento más utilizado, y a la vez el más sostenible, cuando se analizan los medios de transporte que consumen energía fósil y que, consecuentemente, son emisores de gases de efecto invernadero, el que tiene más presencia en un día laborable en Cataluña es el transporte privado con un solo ocupante.

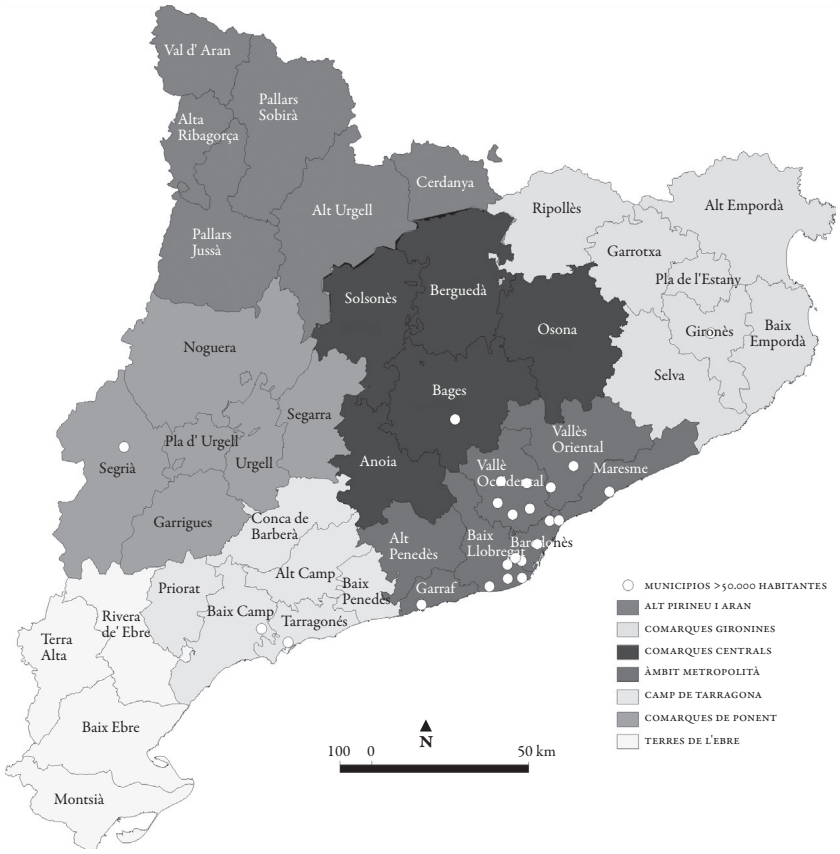
No en todos los territorios los transportes contaminan de igual manera

De todos modos, los grandes números de la distribución modal amparan situaciones muy desiguales en los diferentes territorios catalanes, que derivan, básicamente, de la diversidad de la oferta de transporte público en las diferentes regiones (Figura 1). Estas

3 A lo largo de la EMQ 2006 se han considerado dieciséis medios de transporte diferentes, que se agrupan en modos no motorizados (ir a pie o en bicicleta), medios de transporte público y medios de transporte privado.

desigualdades hacen que las características de la movilidad tengan un patrón diverso según el lugar donde se ubican, hecho que incide directamente en los desiguales referentes ambientales del transporte en Cataluña.

figura 1 | Regiones catalanas y municipios de más de 50.000 habitantes

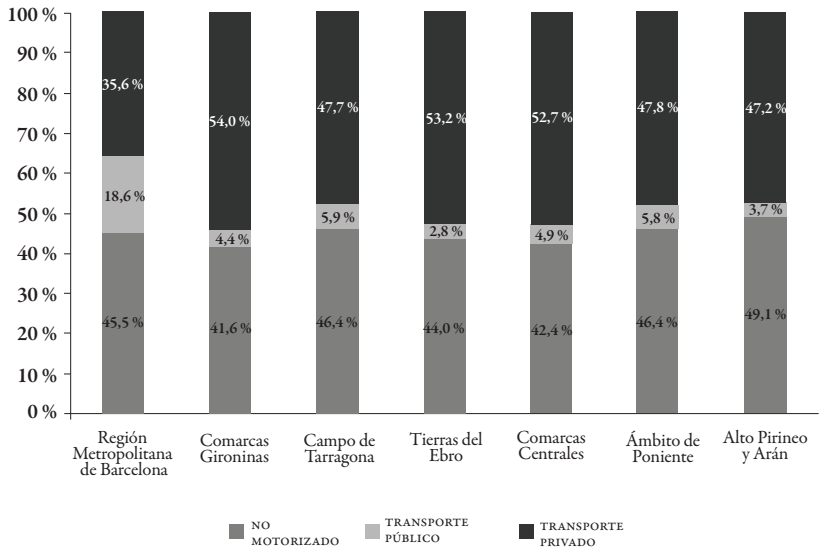


fuente Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), 2006.

Más allá del transporte no motorizado (que oscila entre el 45,5 por ciento de la RMB y el 53,2 por ciento de las Tierras del Ebro), se pueden definir dos modelos de movilidad en Cataluña, según la proporción de uso del modo público y el privado: uno identificado con la región metropolitana de Barcelona, donde la cuota de transporte público llega casi al 20 por ciento de los desplazamientos en un día laborable y el transporte privado no supera el 36 por ciento; y otro que engloba el resto de los seis ámbitos territoriales, en los que la cuota de los viajes en

transporte público oscila entre poco menos del 3 por ciento y el 6 por ciento del total de desplazamientos diarios, y donde el transporte privado llega casi al 50 por ciento, o incluso sobrepasa este porcentaje (Gráfico 2). Estas diferencias reflejan unos territorios más urbanos, como la RMB, y otros más rurales. En los primeros, la dimensión de los municipios, la densidad de las tramas urbanas y la tradición de uso del transporte público difieren del resto del territorio, donde la movilidad se expresa en modos individuales, sean no motorizados, como la bicicleta y el ir andando, o el coche privado.

GRÁFICO 2 | Distribución de los desplazamientos en los días laborables según el medio de transporte y el ámbito de residencia



FUENTE AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM) Y GENERALITAT DE CATALUÑA, 2006.

El tamaño del municipio también implica diferencias significativas. En el Cuadro 2 se observa que cuanto mayor es la ciudad, más desplazamientos no motorizados y en transporte público se hacen, y menos en transporte privado. Es significativo el caso de Barcelona, donde el 47 por ciento de los viajes en día laborable se realiza a pie o en bicicleta, alrededor del 30 por ciento en transporte público y solo el 22 por ciento en transporte privado. Esta última cifra contrasta con los municipios de menos de 10.000 habitantes, donde el 60 por ciento de los desplazamientos se hace en transporte privado. Además, el volumen de población incluido en cada una de estas tipologías de municipio es similar, por lo que el número absoluto de desplazamientos relacionados con estos porcentajes es de dimensiones comparables.

cuadro 2| Distribución de los desplazamientos en día laborable según el modo principal de transporte y el tamaño del municipio de residencia (porcentajes)

menys 10.000 hab.	de 10.000 a 50.000 hab.	més de 50.000 hab.	barcelona	catalunya
25,5	24,7	24,6	23,7	24,6
28,6	29,7	29,9	31,2	29,9
24,2	24,8	25,0	26,3	25,1

fuente Autoritat del Transport Metropolità (ATM) y Generalitat de Cataluña, 2006.

Los medios de transporte utilizados dependen del motivo de desplazamiento

El medio de transporte utilizado no solo depende del lugar de residencia, sino también del motivo que genera el desplazamiento. Así, el vehículo privado es el más utilizado por motivos ocupacionales (51,1 por ciento), para ir a trabajar y a estudiar, mientras que los motivos personales están más asociados a los modos no motorizados (57,0 por ciento). Ello deriva, básicamente, de la opcionalidad en los destinos de las actividades más personales, como las compras o el ocio, y de la proximidad al lugar de residencia de los equipamientos escolares o asistenciales. Las ciudades compactas y mixtas como, en general, son las catalanas, ofrecen proximidad en muchos de estos desplazamientos y permiten el uso de los modos no motorizados, básicamente el caminar. En cambio, la localización del puesto de trabajo es más ajena a las voluntades de la población, lo que hace que se encuentre, normalmente, más alejado del lugar de residencia. Tal situación se ve reforzada por la localización periférica de muchos de los polígonos industriales en las distintas ciudades de Cataluña.

cuadro 3 | Distribución de los desplazamientos según el motivo y el tamaño del municipio de residencia

motivo	menos de 10.000 hab.	de 10.000 a 50.000 hab.	más de 50.000 hab.	barcelona	cataluña
movilidad ocupacional	25,5%	24,7%	24,6%	23,7%	24,6%
movilidad personal	28,6%	29,7%	29,9%	31,2%	29,9%
vuelta personal	24,2%	24,8%	25,0%	26,3%	25,1%
vuelta ocupacional	21,7%	20,8%	20,5%	18,8%	20,4%
total (%)	100%	100%	100%	100%	100%
total (n)	4.446.086	5.778.035	7.720.717	5.139.452	23.084.291

fuente Autoritat del Transport Metropolità (ATM) y Generalitat de Cataluña, 2006.

Esta relación entre el motivo y el modo cambia según el tamaño del municipio. Como se ve en el Cuadro 3, por el motivo ocupacional y por el personal, el transporte no motorizado y el público aumentan con relación al volumen del municipio, y viceversa, con respecto del privado. También es interesante observar que la cuota de transporte público es menor en todos los casos (aunque con dimensiones diferentes) para los motivos personales, en comparación con la de ir al trabajo o a estudiar.

Todo lo anterior clarifica el lugar y el motivo por los que se utilizan los modos de transporte, respecto del consumo energético y con las emisiones de gases de efecto invernadero.

Conclusiones

El transporte es la actividad que consume la mayor parte de las energías fósiles y es la responsable de más de un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Sin embargo, este sector, al tener una fuente de emisiones difusas no vinculadas a las medidas de regulación que ha supuesto el Protocolo de Kioto, en los últimos años no ha asumido ninguna estrategia de contención. Al contrario, a nivel mundial, es uno de los sectores que más ha incrementado el consumo energético y más CO_2 ha emitido a la atmósfera. Tal situación se relaciona con los usos masivos de los medios de transporte más contaminantes, como son los viarios, que suponen el 81 por ciento del consumo de energía y el 93 por ciento de las emisiones del sector. Entre estos, el automóvil de uso privado es el que tiene las tasas más elevadas, al contrario del ir andando y el uso de la bicicleta, que tienen niveles de contribución a la contaminación ambiental nulos o casi nulos.

Estas diferencias entre los distintos medios de transporte significan que la participación del sector transporte al incremento del efecto invernadero depende del porcentaje de uso de los distintos medios. Es decir, es el reparto modal lo que caracteriza la movilidad de un territorio, más que la cantidad de desplazamientos que en él se dan, lo que puede influir más o menos en la contaminación atmosférica por parte del sector de los transportes.

Aquí se ha analizado este reparto modal en la comunidad autónoma de Cataluña, partiendo de las cifras de demanda de transportes que ofrece la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006, fuente de información muy detallada que contabiliza todos los desplazamientos que se desarrollan en el territorio catalán, por todos los motivos y medios de transporte.

Desde esta información se ha analizado el reparto modal en los siete territorios catalanes, concluyendo que, si bien existen similitudes entre ellos, en los porcentajes de desplazamientos no mecanizados (que se sitúan en torno al 50 por ciento) la utilización de los transportes públicos es muy distinta. En la región metropolitana de Barcelona —el territorio más urbano y donde existe mayor oferta de medios públicos— su cuota de utilización llega casi al 20 por ciento. Si a este porcentaje se

suma el correspondiente al transporte no mecanizado, se llega casi al 65 por ciento de los desplazamientos, lo que permite afirmar que este ámbito tiene niveles bajos de emisiones de gases de efecto invernadero, con relación a la cantidad de desplazamientos que produce.

También las razones que generan los desplazamientos tienen repartos modales distintos. Es en los desplazamientos ocasionados por motivos relacionados con el trabajo donde se utiliza más el vehículo privado, lo que significa que la distribución periférica y suburbana de los polígonos industriales en nuestras urbes, sin medios de transporte colectivo característicos de las ciudades catalanas (Miralles-Guasch & Donat, 2007), contribuye sustancialmente a los índices de contaminación ambiental. ©EURE

Referencias bibliográficas

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe). (2008). *Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport*. Coordinado por Eric Vidalenc. Valbonne: Autor.

Agencia Ambiental Europea (2003–2007). http://www.eea.europa.eu

Alegre, Ll. (2008). L'economia de la mobilitat. Els costos reals del transport. En P. Noy (Dir.), *Mobilitats 2008. Realitats, tendències i reptes de la mobilitat a Catalunya* (pp. 74–83). Barcelona: Fundació Mobilitat Sostenible i Segura.

Autoritat de Transport Metropolità (ATM) & Generalitat de Catalunya (2006). *Enquesta Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006.* Barcelona: Autor.

Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geograhy, 19*(6), 1538–1546.

Banister, D. & Anable, J. (2009). Transport policies and climate chang. En S. Davouidi & J. Crawford (Eds.), *Planning for climate change: Strategies for mitigation and adaptation for spatial planners* (pp. 55-69). Londres: Earthscan.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Comisión de Transportes (2010). *Libro verde del transporte y cambio climático.* Madrid: Autor.

Comisión Europea (2001). *Libro blanco. La política europea del transporte de cara al 2010: la hora de la verdad*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas.

Comisión Europea (2007). *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europea.

Corominas, J. (2005). Energia. En J. E. Llebot (Ed.), *Informe del canvi climàtic a Catalunya* (pp. 229–265). Barcelona: Generalitat de Catalunya, Consell Assessor per al desenvolupament sostenible.

Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). (2006.) *Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP)*. Barcelona: PTOP. En http://bit.ly/MHY7CY

European Union (2001). *White paper. European transport policy for 2010: Time to decide*. Luxemburgo: European Commission.

Folch, R. (2008). Energia i sostenibilitat. Catalunya 2030. En A. Àvila & J. Terradas (Eds.), *Aula d'Ecologia. Cicle de conferències 2007* (pp. 49–56). Bellaterra: Universitat Autónoma de Barcelona, Servei de Publicacions.

Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP). (2001). *Els costos social i ambientals del transport de passatgers a Catalunya*. Barcelona: Autor.

Giddens, A. (2009). *The politics of climate change*. Cambridge: Polity Press Ltd. Versión en español: *La política del cambio climático.* Madrid: Alianza Editorial, 2010.

Hamilton C. (2003). Climate change. En D. A. Hensher & K. J. Button (Eds.), *Handbook of Transport & the Environment* (pp. 37-60). Vol. 4 de *Handbooks in Transport*. Amsterdam: Elsevier.

Insitut d'Estadística de Catalunya (Idescat). (2003). http:// www.idescat.cat/

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB). (2006). *Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006*. En http://www.iermb.uab.es/htm/mobilitat/esp/emq-06.asp

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2008). *Climate change 2007 – Impacts, adaptation and vulnerability* [Working Group II contribution to the Fourth Assessment Report of the IPCC]. Cambridge: Cambridge University Press.

International Association of Public Transport (UITP). http://www.uitp.org/

Kaufmann, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du rapport modal*. Lausana: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Llebot, E. (Ed.) (2010). *Segundo informe del cambio climático en Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Ministerio de Medio Ambiente (2006). http://www.ministeriodemedioambiente.es (actualmente, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, http://www.magrama.gob.es/es/)

Miralles-Guasch, C. & Cebollada, A. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Madrid. Fundación Altenativas.

Miralles-Guasch, C. & Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles* (AGE), *50*, 193–216. En http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08 por ciento20MIRALLES.pdf

Miralles-Guasch, C. & Donat, C. (2007). Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígonsd'activitat a Catalunya. *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, *45*, 8–36.

Noy, P. (2008). L'eficiència energètica en la mobilitat quotidiana. En P. Noy (Dir.), *Mobilitats 2008. Realitats, tendències i reptes de la mobilitat a Catalunya* (pp. 48–57). Barcelona: Fundació Mobilitat Sostenible i Segura.

Pérez Martínez, P. J.; Monzón de Cáceres, A. (2008). Consumo de energía por el transporte en España y tendencias de emisión. *Observatorio Medioambiental*, *11*, 127–147.

Robusté, F. & Casas Esplugas, C. (2005). Transport. En J. E. Llebot, *Informe del canvi climàtic a Catalunya* (pp. 307–337). Barcelona: Generalitat de Catalunya, Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya.

Vivier, J. (2001). *The millennium cities database for sustainable transport* [CD para computador]. Bruselas: Union International des Transports Publics (UITP).

Localización de la infraestructura católica, dinámicas socioterritoriales y geografía de las religiones: el caso del Área Metropolitana de Santiago de Chile

Rodrigo Hidalgo. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Federico Arenas. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Abraham Paulsen. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Tania Timofeew. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Paloma Henríquez. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**

RESUMEN | Entre 2008 y 2009, un equipo de investigadores del Instituto de Geografía de la P. Universidad Católica de Chile abordó el estudio de las formas cómo la Iglesia católica se relaciona y contribuye con el dibujo del paisaje socioespacial en el Área Metropolitana de Santiago. Lo hizo mediante el análisis e interpretación de la localización de los edificios católicos, la base socioeconómica de los habitantes que habitan en dichos lugares, la variación intercensal del número de católicos entre los años 1992 y 2002 y los fundamentos de dicha Iglesia a lo largo de los años para la localización de su infraestructura. En forma específica, los objetivos de la investigación fueron localizar y espacializar los edificios católicos, caracterizar y analizar la población católica por comuna para el período 1992–2002, y conocer los lineamientos de la institución católica sobre la localización de sus edificios.

PALABRAS CLAVE | Desigualdad social, fragmentación urbana, transformaciones socioterritoriales

ABSTRACT | *Between 2008 and 2009, a team of researchers from the Institute of Geography of the Pontificia Universidad Católica de Chile studied the ways in which the Catholic Church relates itself and contributes to the drawing to the sociospatial landscape in Santiago's Metropolitan Area. It did so by the analysis and interpretation of the localization of Catholic buildings; the socioeconomic base of the inhabitants of those areas; the intercensal variation of the number of Catholics between the years 1992 and 2002; and the founding concepts of that Church in the localization of its infraestructure through the years. Specifically, the objectives of the investigation were to locate and spatialize the Catholic buildings, to characterize and analyze the Catholic population for the 1992-2002 period and to know the guidalines of the Catholic institution for the location of its buildings.*

KEY WORDS | *Social inequality, urban fragmentation, socio-territorial transformations*

Recibido el 22 de junio de 2010, aprobado el 30 de mayo de 2011

E-mail: Rodrigo Hidalgo, hidalgo@geo.puc.cl | Federico Arenas, farenasv@uc.cl | Abraham Paulsen, apaulsen@uc.cl | Tania Timofeew, timofeew@geo.puc.cl | Paloma Henríquez, phenriquez@geo.puc.cl

Este artículo es parte de los resultados finales del Proyecto de Investigación "La Iglesia dibuja la ciudad: dinámicas socioterritoriales de las parroquias en la región Metropolitana", que contó con el apoyo de la Vicerrectoría Adjunta de Investigación y Doctorado y de la Dirección General Pastoral de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Introducción

La geografía de la religión y el estudio geográfico de las religiones han estado presentes desde los inicios de la ciencia (Dando, 2009; Warf & Vincent, 2007), ya que la religión es una categoría fundamental en la vida individual y social, parte de las relaciones de poder imperantes al interior de las formaciones sociales, y también de la identidad de las colectividades. Su estudio geográfico revela en qué medida la localización de los templos y/o edificaciones religiosas da cuenta de los objetivos que cada congregación persigue en materia de evangelización, considerando que cada grupo religioso orienta su oferta a la captación de posibles interesados al interior de la ciudad.

Tanto en lo concerniente a la religión como a la diversidad religiosa, algunas disciplinas —entre ellas la sociología de las religiones, la geografía cultural y la geografía de las religiones— las estudian desde el enfoque weberiano. En particular, aplican la teoría de la secularización, entendiendo la diversidad como una consecuencia del decrecimiento de la hegemonía de un credo específico en la vida de un grupo social específico (Berger, 2005). Otros enfoques asocian la diversidad a la necesidad individual y grupal de reemplazar relaciones sociales fundamentales que estarían debilitándose (relaciones familiares, cantidad de amigos, etcétera), por instancias donde los individuos a lo menos comparten una identidad religiosa común (Warf & Vincent, 2007, p. 601). Espacialmente hablando, la diversidad religiosa ha sido objeto de estudios recientes (aun cuando también ha formado parte de estudios sociales y geográficos clásicos); se han investigado las posibles relaciones entre la distribución geográfica de los credos, el crecimiento económico, la estructura institucional de los credos, los derechos de las mujeres, la difusión de las ciencias y/o modalidades (objetivos, paradigmas) en educación, gobernanza, guerras y conflictos, las fuerzas que originan los diferentes paisajes religiosos, entre otros temas (Warf & Vincent, 2007, p. 598).

En materia de la geografía de las religiones, Pierre Gourou (1936) fue quien primero las incorporó en el estudio de los géneros de vida, al analizar cómo el comportamiento humano era mediado por la religión en células sociales elementales y cómo esas conductas se expresaban espacialmente. Este modelo analítico fue seguido por Deffontaines, Planhol y Sopher, entre otros (Flores, 2007).

Otra posibilidad que otorga la geografía cultural es estudiar, más que las relaciones económicas entre diversos actores e instituciones, el consumo en toda su complejidad y en todos los efectos territoriales que genera. Es posible también examinar las representaciones espaciales, las relaciones entre identidad y territorio, las dinámicas de las alteridades en los escenarios urbanos, los procesos de exclusión y segregación socioespacial, los espacios religiosos y sagrados, entre otros aspectos. En este marco, las demandas religiosas pueden ser abordadas como un tipo especialísimo de consumo (Flores, 2007).

En el caso de Chile, el estudio de las relaciones de los fieles con el territorio es relevante en el sentido de que el desarrollo histórico del sistema urbano chileno ha

estado marcado por la fuerte presencia católica desde los tiempos del higienismo, e incluso mucho antes. En tiempos de la conquista y evangelización, las parroquias servían en ocasiones como punto de partida para la fundación de villas y ciudades, convirtiéndose en sitios de referencia indispensable de los centros poblados. Las parroquias son la presencia concreta de la Iglesia en el territorio colonial, centro de la unidad religiosa y, al mismo tiempo, bases de la unidad social. La Iglesia ha actuado en el curso de las décadas como un agente urbano, insertándose en las formas de vida de los habitantes y dibujando la ciudad (Centro de Investigaciones Socioculturales [Cisoc]-Bellarmino, 1999).

Las relaciones Iglesia-Ciudad se han ido modificando con el correr de las décadas, así como se ha ido generando el cambio social de la modernidad. Es en este punto donde se inserta este estudio, que quiere identificar las tendencias y patrones que han seguido los habitantes de la ciudad en su relación tanto con la Iglesia como con el espacio urbano. Para ello se entiende la parroquia, de acuerdo con el Código de Derecho Canónico (1983), como "una determinada comunidad de fieles constituida de modo estable en la Iglesia particular, cuyo cura pastoral, bajo la autoridad del Obispo diocesano, se encomienda a un párroco, como su pastor propio" (p. 515, 1). Autores como Cisoc postulan que es en la parroquia donde la Iglesia se hace actual y visible a los fieles y al mundo.

En materia de concepciones espaciales e improntas territoriales, los edificios religiosos no son solo construcciones materiales y objetivas, sino que son y portan significatividad, imaginación, representaciones, imaginarios, experiencias y utopías. La parroquia es, ante todo, un lugar de encuentro y de desarrollo de un tipo específico de experiencia, que es acogido en los nuevos estudios culturales (Cosgrove, 1988). En estos se aplica y promueve un conjunto de métodos de investigación, de paradigmas desde los cuales observar, describir, analizar y explicar una realidad histórica, témporo-espacialmente irrepetible, en la cual tienen lugar conflictos de poder, procesos de reproducción social, lógicas de dominación y agenciamientos (Lehmann, 2002).

Objetivos e hipótesis

El objetivo general del estudio fue conocer y analizar las relaciones existentes entre la localización de edificios católicos y las características socioeconómicas de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile (AMS). En forma específica, se fijaron los objetivos de localizar y espacializar los edificios católicos, caracterizar y analizar la población católica por comuna para el período 1992–2002, y conocer los lineamientos de la institución católica sobre la localización de sus edificios.

La hipótesis manejada es que las comunas que cuentan con los niveles socioeconómicos más altos del área de estudio (centro y nororiente de la ciudad de Santiago) son los que concentran el mayor número de parroquias, y la ausencia de estas en las comunas más pobres de la periferia posiblemente ha influido en el descenso del número de creyentes entre los años 1992 y 2002, ello debido a que las parroquias son los lugares donde se vive la fe cristiana y donde se otorgan los sacramentos.

Marco metodológico

El primer paso metodológico correspondió a la obtención de la nómina de edificios católicos a escala comunal para el AMS, a partir de la información oficial entregada por el Arzobispado de Santiago, la Diócesis de San Bernardo y la Arquidiócesis de Santiago. Estos edificios fueron espacializados por medio del proceso de geocodificación sobre la trama urbana de Santiago, y las comunas jerarquizadas según el número de parroquias y capillas existentes en cada una.

En segundo lugar, para la caracterización y análisis de la población católica por comuna se identificó el número de fieles a partir de los censos de 1992 y 2002, procediendo con el cálculo de la variación intercensal, lográndose con ello una idea de la dinámica de cambio en cada unidad administrativa descrita en la cartografía temática asociada. Conjuntamente, se revisó el Índice de Desarrollo Socioeconómico (IDS) propuesto por Hidalgo y Borsdorf (2005), estableciendo, para las unidades de análisis, relaciones entre el nivel de vida y el número de católicos en las mismas.

Para visualizar la distribución de fieles católicos en el AMS, el tercer paso fue trabajar con la base de datos microcensales del año 2002 a escala de distrito, y espacializarlos bajo la cobertura de las parroquias. Luego se procedió al cálculo del centro de gravedad de las parroquias, mediante el cómputo de la media aritmética de las coordenadas geográficas de cada punto (Coordenada Norte y Coordenada Este), y se analizó las correspondencias entre este punto de mayor accesibilidad a todos los puntos que integran el sistema y la concentración de creyentes en ciertos distritos censales.

Al mismo tiempo, se estimó la segregación sociorresidencial de los fieles según el Índice de Segregación de Duncan y Duncan (1955), extraído de Martorini y Hoberg (2004), el cual se resume en la siguiente expresión:

$$IS = \frac{1}{2}\sum_{i=1}^{n}\left|\frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X}\right| \quad 0 \le IS \le 1$$

donde:
x_i: Número de habitantes del grupo minoritario en la sección censal i, esto es, fieles católicos en la comuna
X: Número total de fieles católicos del AMS
t_i: Número total de personas en la comuna
T: Número total de personas del AMS
n: Número de secciones del AMS

El cuarto paso correspondió al cálculo de la variación intercensal de fieles católicos para el período 1992–2002, a partir de los datos entregados por los Censos Nacionales de Población y Vivienda de ambos años.

Como método de apoyo se recurrió a los resultados de la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (Casen) 2006, a cargo del Ministerio de Plani-

ficación, considerando específicamente los datos de pobreza total en las comunas del AMS. Ello permitió identificar grupos comunales de conducta similar respecto del número de capillas y parroquias disponibles; comportamiento intercensal de los fieles católicos, evangélicos y mormones; y las tasas de número de fieles católicos por parroquia y capilla.

Finalmente, se llevó a cabo una entrevista a dos de los vicarios de la región Metropolitana y al director de Infraestructura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para precisar los lineamientos generales en cuanto a la localización de la infraestructura, además de comparar las visiones que existen en las distintas zonas.

Los fieles católicos en Chile

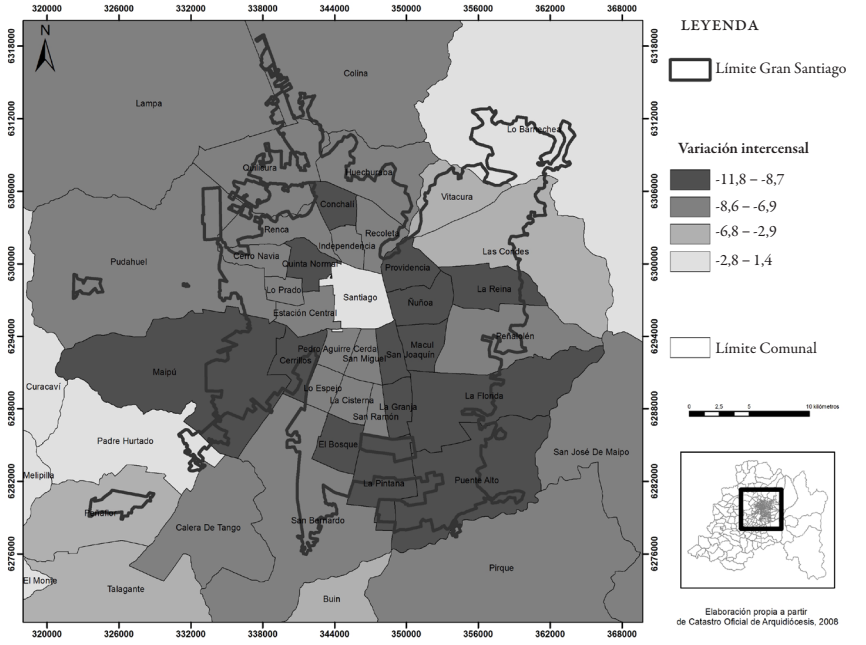
Según Lehmann (2001), la observancia religiosa (entendida como el porcentaje que practica su culto una vez a la semana o más frecuentemente) ha disminuido considerablemente en Chile, especialmente en la religión católica. Mientras que en 1958, en el Gran Santiago, el 33 por ciento de los católicos era observante, en 1998 esa cifra había descendido a 18 por ciento. En términos comparativos con otros países del mundo, Chile se ubica en niveles muy parecidos a la media europea y por debajo de los países latinoamericanos.

El censo del año 2002, realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas, reveló que la población del país era de 15.151.076 habitantes, de los cuales 73 por ciento se declaraba católico, 6 por ciento menos que lo registrado en el censo de 1992. En particular, las regiones que más habían disminuido su población católica con respecto de la población total eran Tarapacá, Antofagasta, Aysén y Metropolitana de Santiago, con una disminución en torno al 7 por ciento. En tanto, la región del Biobío poseía el menor porcentaje de población católica del país, con 58 por ciento.

Por otra parte, la Vicaría de Educación informaba en el año 2005 que el número de habitantes en Chile por sacerdote era de 6.422, mientras que el número de católicos por sacerdote era de 3.329. Con relación a los centros pastorales, en el país se contabilizaban 2.990 edificios, de los cuales 931 correspondían a parroquias.

En el Área Metropolitana de Santiago el 68,7 por ciento de la población se consideraba católica, es decir, unos 3.130.000 de habitantes, para los que se contaba con 352 sacerdotes diocesanos y 507 sacerdotes religiosos, distribuidos en 200 parroquias, 429 capillas y 243 colegios católicos. A nivel comunal se observa que la disminución del número de fieles católicos es generalizada en todas las entidades (Figura 1). Las comunas que tuvieron una tasa de reducción mayor fueron Providencia (-11,10 por ciento), La Reina (-10,00 por ciento) y La Florida (-9,69 por ciento), siendo esta última comuna una de las tres que tienen mayor presencia de católicos, en tanto las comunas que experimentaron una menor reducción de fieles fueron Santiago (-1,15 por ciento), Lo Barnechea (-2,31 por ciento) y Peñaflor (-2,92 por ciento).

figura 1 | Variación intercensal de fieles católicos en el AMS, 1992–2002



fuente elaboración propia a partir de Catastro Oficial Arquidiócesis, 2008.

Esta significativa disminución de los católicos, tanto de observantes como de no observantes, podría tener su explicación en diversos procesos ocurridos en las últimas décadas. En primer lugar, se encuentra la participación por estratos sociales de grupos católicos en el sistema educacional nacional. La prelatura del Opus Dei, los Legionarios de Cristo, Schönstatt, jesuitas, entre otros, por medio de la fundación y administración de colegios y universidades destinados a los niveles socioeconómicos medios altos y altos, han favorecido una evangelización permanente, influyendo en la adscripción de las generaciones precedentes y la prevalencia de esta religión al interior del grupo familiar, aun cuando no sean observantes. En contrapartida, los grupos sociales más pobres en un principio no han formado parte de este "público objetivo", con lo cual han tenido menos posibilidades de acceder a instituciones educacionales cercanas al credo católico, con la consecuente pérdida de cercanía con los postulados de la Iglesia. Conscientes de esta omisión, los grupos católicos han comenzado a corregir tal proceso con iniciativas como la Fundación Belén Educa y la Fundación Mano Amiga, que localizan establecimientos educacionales en zonas habitadas por población vulnerable.[1]

1 Véase sitios web, http://www.beleneduca.cl, http://www.manoamiga.cl/fundacionma.html

Un segundo aspecto se relaciona con la diversidad religiosa. Para el caso chileno, este fenómeno estaría asociado al crecimiento explosivo de las vertientes carismático-pentecostales desde los inicios del siglo XX y la emergencia de distintas transformaciones y sincretismos al interior de las religiones católica y protestantes tradicionales, fenómeno que también se ha dado con similares características en el resto de América Latina y en otros países del globo (Fontaine & Bayer, 1991). En Chile, estos credos se han fortalecido en los estratos más bajos de la sociedad, que para sus actividades ocupan viviendas, antiguos cines u otros espacios reacomodados para fines litúrgicos, razón por la cual se distribuyen tanto al interior del casco histórico como en la periferia urbana. Destacan también las prácticas de teleevangelismo, la presencia de programas de difusión de la religión evangélica en el dial AM, una radio evangélica en el dial FM, que incrementan la cobertura espacial de estas religiones al interior de la ciudad. Es posible que el aumento en la oferta de religiones haya incidido poderosamente en la disminución de la hegemonía de la Iglesia católica, al presentar un modelo de fe que ha hecho suyas las aspiraciones y expectativas de los sectores más desposeídos y con un menor nivel de instrucción. Reducen la experiencia religiosa a las emociones y a la búsqueda de experiencias místicas diferenciadoras que asumen la función de integración de los individuos a núcleos sociales de afectividad, que reemplazan aquellas otras modalidades de asociación debilitadas por el neoliberalismo y la globalización (Tincq, 1997).

Por último, se encontraría el rezago territorial de la Iglesia católica. Sus modalidades de evangelización influyen en la distribución territorial de las instalaciones, en tanto las vicarías y otras modalidades de administración gestionan recursos preexistentes y sobre ellos sostienen la divulgación de la fe, aun cuando pueda existir la sensación de que la infraestructura no es suficiente y que es necesario ocupar otras áreas de expansión urbana reciente. Probablemente esta práctica puede incidir en el comportamiento espacial de los datos, pero implica administrar adecuadamente el capital simbólico ya instalado y la preferencia que tiene la población para acceder a centros de culto tradicionales por sobre otros más nuevos o recientes, asociada a la devoción de imágenes o símbolos honrados por la tradición. A pesar de que existen templos, parroquias o capillas al interior de colegios católicos instalados en distintas comunas de la ciudad, estos funcionan en días hábiles y tienen restringido su acceso al público en general. Por este motivo, se trata de espacios de culto subutilizados, lo que en algunos casos se agrava por la imposibilidad de contar con ministros que puedan administrar los sacramentos periódicamente, a pesar de existir las condiciones de infraestructura requeridas.

Adicionalmente, aquellos intereses religiosos que han sobrevivido a los procesos de secularización tienen en la actualidad instancias de satisfacción distintas a las propuestas por las religiones tradicionales, lo que afecta especialmente a la fe católica. Tal es el caso de la irrupción de cultos formales e informales, como es el caso de algunas religiones orientales, así como el desarrollo de sectas que ocupan viviendas o edificaciones en donde se comparten usos —sanaciones, venta de productos

naturistas o salas de charlas o de convenciones— y los lugares de culto dedicados específicamente a las animitas u otros hitos santificados de forma popular. La ventaja de este tipo de sitios se relaciona con el bajo nivel de inversión necesario para desarrollar las prácticas religiosas, al ser muchos de ellos lugares de paso, frágiles y móviles, que fijan una permanencia limitada de las personas en ellos.

A pesar de esta situación de declive, se deben tener en cuenta algunos aspectos clave que ayudan a explicar parte de los vaivenes de los fieles en general y de la Iglesia católica en específico. Respecto de esta última, hay que destacar las transformaciones de sus dinámicas en materia de evangelización, sobre todo a partir de las disposiciones establecidas por la Encíclica *Rerum Novarum* y aquellas derivadas del Concilio Vaticano II. En lo concerniente a la Encíclica, la localización de los templos y/o edificaciones religiosas en alguna medida da cuenta de los objetivos que cada congregación persigue en materia de evangelización. Cada grupo religioso orienta su oferta a la captación de posibles interesados al interior de la ciudad. Para el caso chileno (y probablemente para el resto de Latinoamérica), originalmente, la Iglesia católica apostólica romana asoció la detección de esos potenciales fieles a la participación que le cupo en la empresa de conquista, razón por la cual concentró sus edificaciones en el casco histórico de la ciudad y, ya en el siglo XIX, proyectó su presencia a los espacios ocupados por la clase dirigente. Esta tendencia se habría visto modificada desde los albores del siglo XX, a partir de la difusión de la Encíclica *Rerum Novarum*, en 1891, la cual tuvo gran incidencia en la conformación de lo que posteriormente se conocerá como Doctrina Social de la Iglesia. Dicha Encíclica sostiene en sus inicios que

> El ardiente afán de novedades que hace ya tiempo agita a los pueblos, necesariamente tenía que pasar del orden político al de la economía social, tan unido a aquél. La verdad es que las nuevas tendencias de las artes y los nuevos métodos de las industrias; el cambio de las relaciones entre patronos y obreros; la acumulación de las riquezas en pocas manos, y la pobreza ampliamente extendida; la mayor conciencia de su valer en los obreros, y su mutua unión más íntima; todo ello, junto con la progresiva corrupción de costumbres han hecho estallar la guerra. Cuán suma gravedad entrañe esa guerra, se colige de la viva expectación que tiene suspensos los ánimos, y de cómo ocupa los ingenios de los doctos, las reuniones de los sabios, las asambleas populares, el juicio de los legisladores, los consejos de los príncipes; de tal manera, que no hay cuestión alguna, por grande que sea, que más que ésta preocupe los ánimos de los hombres (León XIII, 1891).

Todo este escenario de preocupaciones y cambios impulsó a la Iglesia católica a asumir una posición respecto de la cuestión obrera: "Por esto, pensando sólo en el bien de la Iglesia y en el bienestar común, así como otras veces os hemos escrito sobre el Poder político, la Libertad humana, la Constitución cristiana de los Estados y otros temas semejantes, cuanto parecía a propósito para refutar las opiniones engañosas, así ahora y por las mismas razones creemos deber escribiros algo sobre la cuestión obrera" (León XIII, 1891).

La preocupación se transformó en acción; la Iglesia se orientó hacia el naciente proletariado, al que era necesario adoctrinar localizando templos e instituciones asociadas (tales como hospicios, hospitales, escuelas, entre otros) en las periferias de la ciudad. Es más, en Santiago, las sociedades de beneficencia católicas fueron clave en el inicio de la política de vivienda en Chile y en la promulgación de la Ley de Habitaciones Obreras de 1906. Al mismo tiempo, esas sociedades edificaron los primeros conjuntos de vivienda social que sirvieron de base para la posterior acción del Estado (Hidalgo, 2005).

Hacia mitades del siglo XX (antes del Concilio Vaticano II), las sociedades occidentales, especialmente en el Primer Mundo, avanzaron aceleradamente hacia la secularización, con variados efectos en las iglesias tradicionales. Una facción de los credos católico y protestante reaccionaron abrazando posturas conservadoras, y otras evolucionaron hacia la aceptación de la modernidad, tendencia que, para el caso de la Iglesia católica, se expresaría en algunas de las directrices adoptadas en el Concilio Vaticano II (1962 a 1965). Este correspondió a un encuentro ecuménico en el cual se reflexionó acerca del papel de la Iglesia respecto de los cambios políticos y sociales que se vivieron en esos años, tal como lo señaló el papa Juan XXIII en su discurso inaugural de 1962: "En el presente momento histórico, la Providencia nos está llevando a un nuevo orden de relaciones humanas que, por obra misma de los hombres pero más aún por encima de sus mismas intenciones, se encaminan al cumplimiento de planes superiores e inesperados; pues todo, aun las humanas adversidades, aquélla lo dispone para mayor bien de la Iglesia".

En los años sesenta (período pos Concilio Vaticano II) y setenta proliferaron, especialmente en Estados Unidos, y también en otros países como Francia y Bélgica, nuevos movimientos religiosos, entre los cuales destacan algunos que habían tenido una existencia soterrada, otros de corte espiritualista, en la línea oriental y de pararreligiones (Champion, 1997). La Iglesia católica, en tanto, acompañó a los nuevos habitantes urbanos provenientes de la migración campo-ciudad que se localizaron en las periferias, como también a los obreros que nacían de los ensayos de la industrialización puestos en marcha bajo la lógica del Estado de Bienestar de corte fordista. Con cierto retraso, tanto en América Latina como en Chile se pudieron apreciar los efectos de la secularización, que influyeron en la generación de nuevas formas de comprender el hecho religioso, sin que ello implicara el abandono de este factor como ordenador de la vida de individuos y colectividades (Galilea, 1987; Gaete, 1986; Salas, 1967; Fontaine & Bayer, 1991; Lehman & Hinzpeter, 1999; Lehman, 2002).

Entre la década de los setenta y parte de los ochenta, período en el cual se aplicaron en diversos países del Tercer Mundo economías neoliberales abiertas en el marco de dictaduras, surgieron integrismos y fundamentalismos tanto en esos países como en algunos del Primer Mundo. Al mismo tiempo, proliferaron creencias de carácter individualista, amoldadas al gusto e interés de los feligreses y con una teología flexible y relativa, especialmente en Estados Unidos, Europa y Latinoamérica (Champion, 1997).

En los ochenta y noventa destaca la tendencia a la búsqueda de la felicidad individual mediante lo espiritual (Champion, 1997, p. 538). Con relación al mundo católico, desde los ochenta en adelante se aprecia una brusca disminución en la adherencia y en la observancia, tendencia que se repite, aun cuando a escalas menos significativas, en las religiones de denominación protestante. Surge una generación de feligreses que practican una "religión a la carta" y que combinan sus creencias tradicionales con enfoques de origen humanista, oriental, místico oriental, esotérico o de otra índole (Lehmann, 2002; Gökariksel, 2009a; Holloway, 2006; Pontificia Universidad Católica de Chile [PUC]-Adimark, 2008; Fontaine & Bayer, 1991; Gaete, 1986; Galilea, 1987; Santos, 2008; Lehman & Hinzpeter, 1999), que se manifiestan con tiendas de venta de productos afines al culto, lugares de formación en yoga, reiki y otras disciplinas, centros de veneración y culto, entre otros.

Aun considerando estas diferentes situaciones acaecidas a lo largo del siglo XX, y a pesar del relativo declive de la fe católica, ella sigue siendo hegemónica en Chile y presenta algunas constantes, como su destacado rol asistencialista en materia de ayuda social y auxilio político, y una fuerte presencia en la cultura popular mediante ritos, prácticas y símbolos, los cuales incluso alcanzan a aquellos que practican credos diferentes.[2] Lo anterior ha permitido a la Iglesia católica presentar una pátina exitosa en materia de la enculturación de valores y creencias, asociada al prestigio que manifiesta transversalmente en toda la sociedad.

Características de la distribución de infraestructura católica en el Área Metropolitana de Santiago

A partir de las nóminas de edificios católicos en el AMS, puede identificarse un patrón de distribución heterogéneo en el área de estudio. Por un lado, la concentración total disminuye a medida que aumenta la distancia al centro (Figura 2); y por otro, varía el tipo de edificación católica por vicaría: en la Vicaría Centro y la Vicaría Cordillera las parroquias tienen carácter exclusivo, mientras que en las otras vicarías las parroquias se ven acompañadas de capillas y Comunidades Eclesiales de Base (CEB).[3]

Es así como la comuna de Santiago tiene la primacía respecto de la presencia de parroquias en el área de análisis, con un total de 29 edificios. Más atrás se encuentran las comunas de San Bernardo (13 parroquias), Providencia (11 parroquias), y Las Condes y Ñuñoa con 10 unidades. Respecto de las capillas, Maipú y Cerro Navia son las comunas que cuentan con el mayor número de ellas, con 26 y 23 de estos edificios, respectivamente.

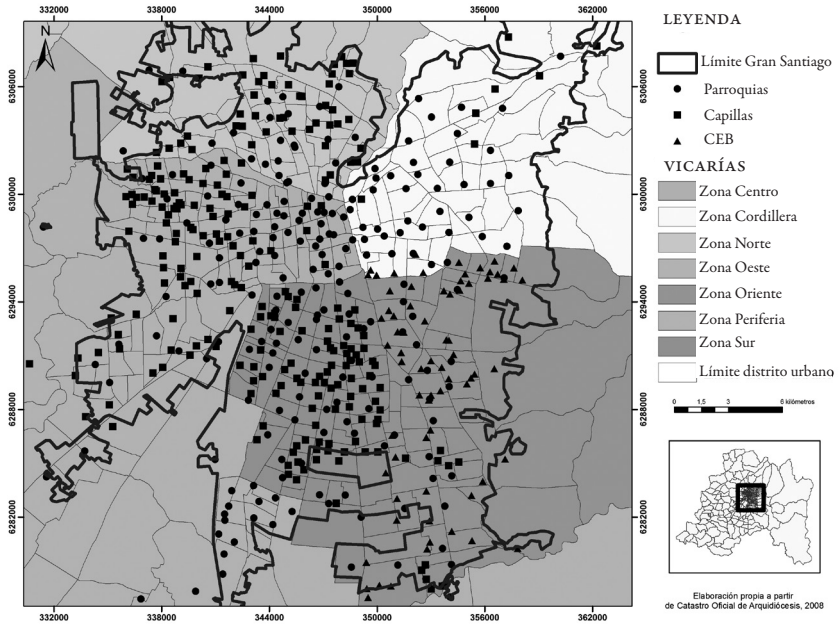
Si bien este patrón de distribución permitiría inferir que la disposición de las parroquias obedece a la forma de consolidación de la ciudad de Santiago, se deben

2 Un ejemplo de lo anterior puede apreciarse en la información proporcionada por la Encuesta Bicentenario, que muestra claramente la devoción mariana de los chilenos, la creencia en el cielo y en el infierno y la devoción a los santos, que incluso alcanza a aquellos que se declaran evangélicos en los estratos sociales más bajos (PUC-Adimark, 2008).

3 En Chile corresponden a un "grupo de creyentes, generalmente asociados a una parroquia, que viven su compromiso con Jesucristo, juntos, de manera estable y fraternal. Se reúnen periódicamente a estudiar, orar, programar acciones apostólicas" (Conferencia Episcopal de Chile, 2008).

agregar otros aspectos relacionados con las características de la población católica. De esta forma se obtendrá una mejor comprensión de la distribución de la infraestructura católica y su contribución al dibujo del territorio metropolitano.

FIGURA 2 | Localización de edificaciones católicas en el AMS según Vicarías

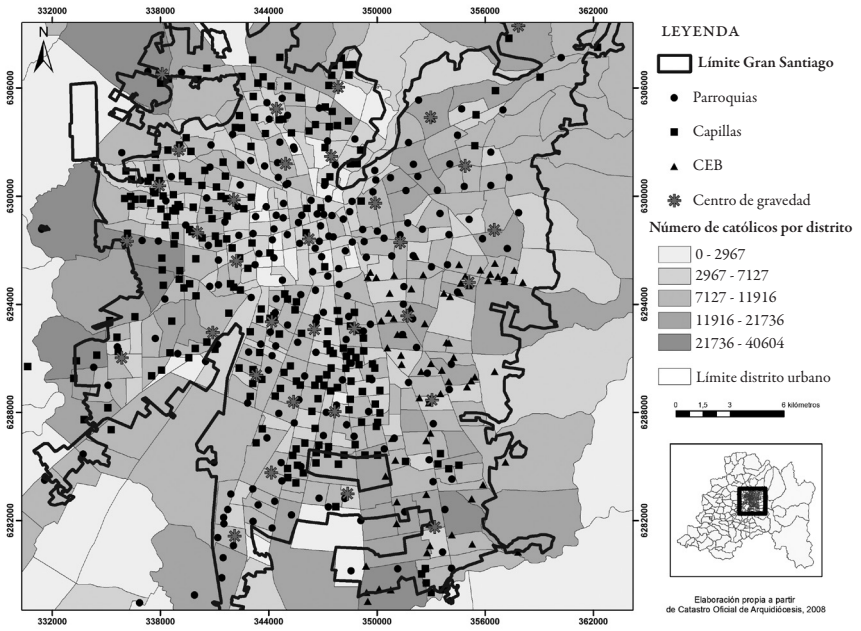


FUENTE ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE CATASTRO OFICIAL ARQUIDIÓCESIS, 2008.

La distribución según el número de fieles católicos

En una distribución óptima, el centro de gravedad de las parroquias debiera coincidir con el distrito que tenga mayor cantidad de fieles dentro de la comuna. Sin embargo, la Figura 3 muestra que el patrón distributivo de parroquias católicas no concuerda con la distribución de los fieles. Mientras que la Vicaría Centro es la que tiene mayor número de lugares de culto católico, concentra porcentajes de población católica menores que otras comunas del área norte y sur. El centro histórico se ha visto inundado de edificios de actividad comercial, y el uso residencial se ha destinado, básicamente, a acoger hogares unipersonales, lo que ha repercutido en la cantidad de fieles que profesan hoy la fe católica en el centro de la ciudad.

figura 3 | Número de católicos por distrito y las edificaciones católicas en el AMS



fuente elaboración propia a partir de Catastro Oficial Arquidiócesis, 2008.

Situación diametralmente opuesta ocurre en los distritos periféricos del AMS, pues si bien son estos los que más han incrementado su población en el último periodo intercensal y, por ende, tienen un mayor número de fieles católicos, presentan una menor cantidad de parroquias. En la práctica, solo coinciden los centros de gravedad con los distritos más populosos en las comunas de Vitacura, Lo Barnechea, Quilicura y Pudahuel, mientras que ambos elementos no se corresponden en Santiago, Recoleta, Quinta Normal, Maipú, Cerrillos, Las Condes, Peñalolén, La Florida y Huechuraba. En las comunas restantes la situación es relativa, pues el centro de gravedad se instala en puntos limítrofes entre distritos con distinta concentración de creyentes.

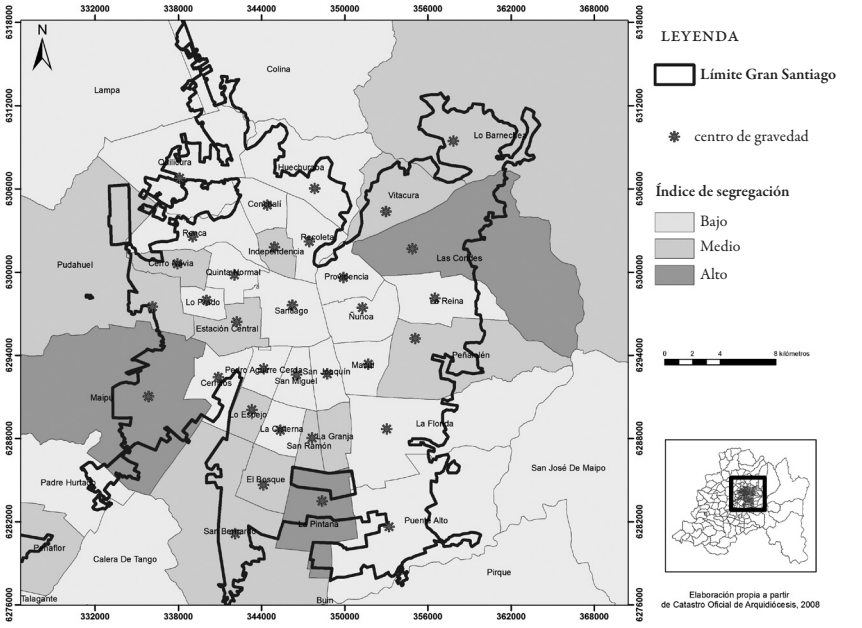
La distribución según la segregación sociorresidencial de los fieles católicos

La segregación residencial en una ciudad indica el nivel de desigualdad de la distribución de la población entre las diferentes zonas (Martorini & Hoberg, 2004). La segregación socioespacial, fenómeno característico de la urbanización (Cabrales, 2002), se define como la tendencia a organizar el espacio en zonas con sólida

homogeneidad social interna y fuerte disparidad social entre ellas; esta última está comprendida no solamente en términos de diferencia, sino de jerarquía. La producción de la ciudad segregada puede crear núcleos definidos en el territorio, pero estos no tienen una relación directa con el tejido urbano que los rodea (Castells, 1975). Más específicamente, comprende el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que este se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2001); en este caso particular se estudió la población de fieles católicos versus el resto de la población.

En la Figura 4, que clasifica las comunas del AMS según el índice de segregación, se observa que los católicos tienen una distribución más o menos homogénea en el área analizada, pues de un mínimo de cero (0) y un máximo de uno (1), los valores de segregación en el área metropolitana van entre 0,01 y 0,85, lo que quiere decir que, en promedio, la población que tiene una desigual distribución en el espacio físico es menor al 1 por ciento por comuna. Esto se debe a la primacía de católicos en todas las unidades territoriales administrativas comunales estudiadas.

FIGURA 4 | Índice de segregación espacial para el año 2002 en el AMS



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE CATASTRO OFICIAL ARQUIDIÓCESIS, 2008.

La instalación de la Iglesia católica en la ciudad de Santiago tuvo un carácter hegemónico hasta bien entrado el siglo XX. Por esta razón, la localización de los templos es homogénea en el casco fundacional de la ciudad. A partir de la primera década del siglo XX, las Iglesias evangélicas tradicionales y aquellas carismáticas surgidas desde 1906 se instalaron en barrios obreros emergentes, especialmente en el sector poniente de la ciudad. Solo en épocas recientes estos credos se han localizado en las proximidades del casco histórico en antiguos cines, talleres, galpones o pisos completos de algunos edificios. Esta tendencia modifica, en alguna medida, la hegemonía de la Iglesia católica en el centro de la ciudad.

Los índices más altos de segregación se encuentran en las comunas de Las Condes y La Pintana. En la primera alcanza el valor 0,85, lo que se traduce en que el 0,85 por ciento de la población católica que vive en la comuna debería localizarse en otro lugar para que la distribución de los fieles fuera homogénea a nivel metropolitano. Lo mismo ocurre en La Pintana, que cuenta con un índice de 0,74, lo que equivale a que el 0,74 por ciento de los fieles debería mudarse a otro lugar del área metropolitana para equiparar la distribución de fieles.

En el otro extremo se encuentran las comunas que tienen menor concentración de católicos. Los valores más bajos se dan en las comunas de Cerrillos (0,01) y San Bernardo (0,02), las que necesitarían recibir más población católica para definir una situación homogénea de fieles en el AMS.

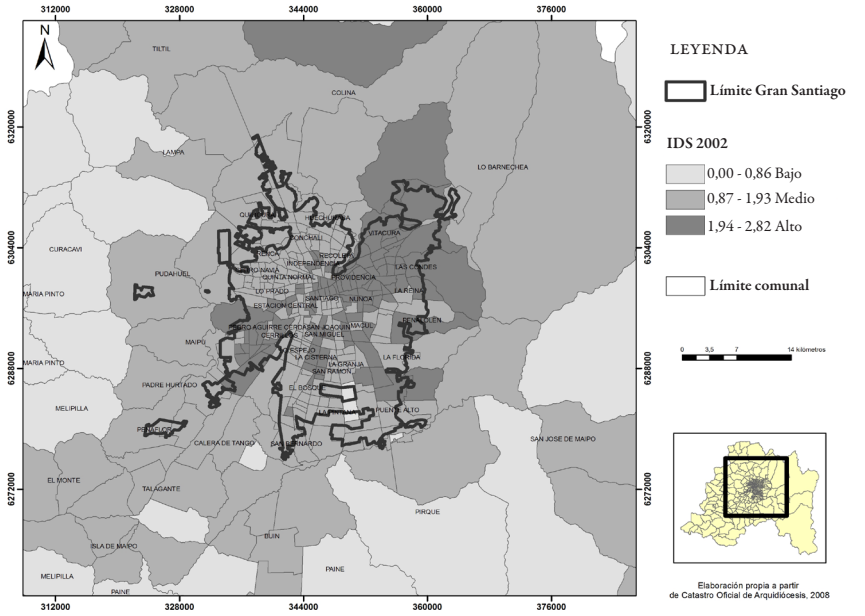
Cabe destacar que las comunas que se encuentran en la periferia del Área Metropolitana muestran niveles de segregación inferiores en comparación con las comunas centrales y caracterizadas como urbanas, de lo que podría inferirse que existe un gradiente centro-periferia en la segregación en el AMS. Sin embargo, esto no implica que en las zonas rurales existan menos fieles católicos, ya que, en términos comparativos, las zonas rurales son las que mantienen niveles de variación intercensal más bajos.

La distribución según el desarrollo socioeconómico de la población

Desde mediados de los años ochenta del siglo pasado, Chile comenzó a experimentar grandes transformaciones económicas, que dieron paso a un nuevo panorama en materia de las condiciones de vida de la población. Sin embargo, este crecimiento no ha sido homogéneo en el territorio, tal como muestra el Índice de Desarrollo Socioeconómico (IDS) para la población del Área Metropolitana de Santiago.

En el año 1992 (Figura 5), las comunas que tenían un mayor valor en el IDS (1,94–2,82) correspondían a aquellas localizadas en el llamado cono de altos ingresos (Lo Barnechea, Las Condes, Providencia, La Reina y Vitacura). En los distritos centrales de la ciudad de Santiago, los valores se presentan de una forma heterogénea: los distritos presentan valores que varían de medio a bajo (entre 0 y 1,93 puntos de un máximo de 3). El centro-poniente del área metropolitana presenta una fragmentación de los niveles de calidad de vida, mientras las comunas de la periferia sur y norte son las que tienen los valores más bajos.

FIGURA 5 | Índice de Desarrollo Socioeconómico para el año 1992, región Metropolitana

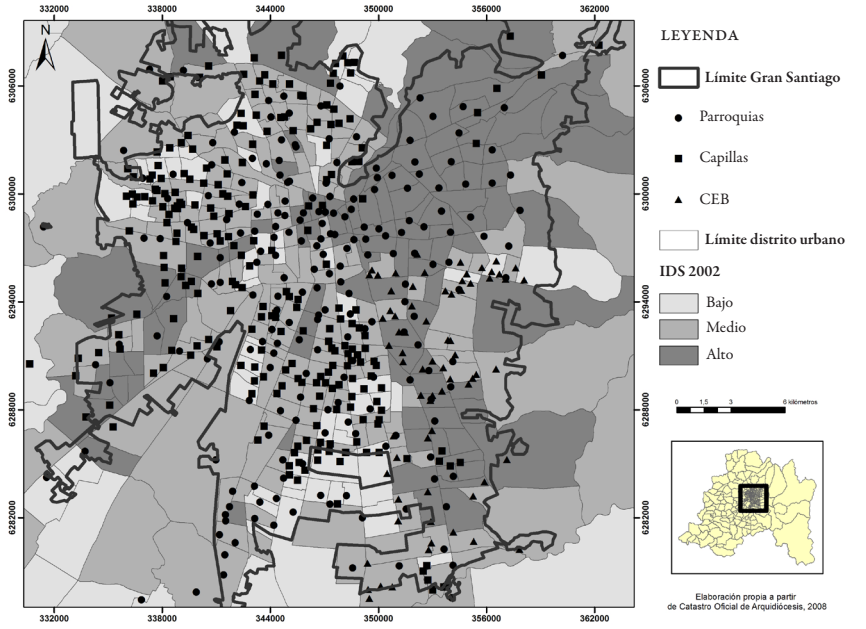


FUENTE ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE CATASTRO OFICIAL ARQUIDIÓCESIS, 2008.

Diez años después (Figura 6), si bien se distingue una evolución positiva de la calidad de vida, la hegemonía de la denominada cuña de altos ingresos se mantiene, al presentar los mayores niveles de vida (entre 1,96 y 2,7 puntos de un máximo de 3), aunque ahora se aprecian pequeños puntos aislados, como San Miguel, que comparten esa tendencia. El nivel de vida más bajo se sigue concentrando en los distritos de las comunas de las periferias sur y norte.

Un aspecto de la calidad de vida de la población tiene que ver con el rol de las agrupaciones religiosas en materias como la cohesión social, identidad, sentido de pertenencia y pérdida del anonimato. Las religiones carismáticas, por ejemplo, contemplan como modalidades de fidelización la integración de los individuos a un grupo que los acoge y valora, opción que aporta a su difusión. Por lo general emplazan sus establecimientos en la cercanía de los hogares de los feligreses y, en la medida en que crece la membrecía, instituyen misiones que tienen por objetivo evangelizar en otros sectores de la ciudad, generalmente del mismo estrato socioeconómico del lugar desde el cual comienza la expansión. El credo católico, en cambio, manifiesta fortalezas en procesos asociados a la homogeneización social, ya que los feligreses participan de cultos entre iguales y solo ocasionalmente establecen relaciones personales más profundas mediante organizaciones asociadas al culto, tales como la catequesis, las instancias de beneficencia y voluntariado, entre otras.

figura 6 | Localización de edificaciones católicas e Índice de Desarrollo Socioeconómico en el AMS



fuente Elaboración propia a partir de Catastro Oficial Arquidiócesis, 2008.

Si se relacionan estas características socioeconómicas de la población con la distribución de edificios católicos (Figura 6), se observa que las capillas se distribuyen en las zonas que cuentan con población de menor nivel socioeconómico, mientras que las parroquias, si bien están presentes en toda el AMS, tienen mayor concentración en la Vicaría Centro y la Vicaría Oriente. Podría pensarse que la distribución de edificios católicos se encuentra asociada al nivel socioeconómico de la población de forma directa, ya sea por el orden de consolidación de áreas urbanas, o por la tradición católica de los grupos más acomodados, que datan del catolicismo tradicional conservador. Los grupos de mayores ingresos pueden aportar monetariamente a la mejora o a la construcción de edificios de culto, lo que influye en la mayor cobertura que se presencia en las figuras presentadas.

La distribución según los niveles de pobreza de la población

Maipú, Puente Alto, La Florida y Las Condes son las comunas que tienen mayor número de fieles católicos en el AMS, según el Censo del año 2002, superando todas los 150.000 fieles. Las tres primeras comunas corresponden a las más populosas a escala regional. En términos relativos, la tasa de habitantes por parroquia obedece a la proporción de fieles que serían potencialmente atendidos por cada templo dentro de la comuna de residencia. Respecto de este cálculo, la comuna de Santiago

sería la que presenta una mayor cobertura de edificios católicos, de acuerdo con los fieles existentes, con una tasa menor a 5.000 fieles católicos por inmueble.

Considerando ahora la tasa de cobertura de las parroquias y capillas, la atención potencial de los fieles se descomprime un poco, aunque las comunas con mayor déficit de parroquias se mantienen. Los déficit de cobertura de parroquias en los casos de Peñalolén (33.952 fieles/parroquia), Lo Barnechea (20.404 fieles/parroquia) y Las Condes (13.910 fieles/parroquia), si bien son altos, se suplen con la existencia de CEB cercanas, en la Vicaría Oriente. Un factor que influye en la dinámica espacial de la población que accede a los centros de culto es la disposición de un sistema de transporte público o privado que le permita acceder a distancias mayores. Ello inhibe la necesidad de edificar centros en las cercanías de la residencia, situación que explicaría cierto rezago en la instalación de iglesias en comunas de ingresos medios, medios altos y altos. Por otra parte, las capillas y parroquias se asocian a determinadas órdenes, prelaturas, o a determinados santos o imágenes de culto, lo que genera cierto margen de inmovilidad en materia de la devoción popular.

Si se asocian estos resultados con el nivel de pobreza en cada comuna (Cuadros 1 y 2), se advierte que en las comunas que tienen entre 10 y 15 por ciento de pobres, las personas tienen menos parroquias donde asistir (21.167 fieles/parroquia). En cambio, en las comunas que presentan menos porcentajes de pobreza, cada persona debiera compartir la parroquia con alrededor de 10.000 fieles menos, potenciando la oportunidad de atención por parte de la comunidad eclesiástica (párroco). Pese a esta dificultad, en los casos de pobreza crítica el nivel de cobertura de las parroquias es mejor que en el de las comunas con menor pobreza, con 14.000 fieles por parroquia, frente a casi 20.000 fieles por parroquia. Las capillas amplían la cobertura y mejoran la situación en todos los niveles comunales, sobre todo en el porcentaje de comunas menos aquejadas por la pobreza (3.600 fieles por parroquia y/o capilla). Desde ese rango, la cobertura comienza a disminuir de forma constante hasta llegar a 8.400 fieles por parroquia y/o capilla en comunas con pobreza superior a un 15 por ciento.

CUADRO 1 | Nivel de pobreza por comuna del AMS

COMUNAS	NIVEL DE POBREZA TOTAL
Las Condes, San Miguel, Providencia, Ñuñoa, Vitacura	entre 2 y 5%
Cerrillos, Calera de Tango, Independencia, Pedro Aguirre Cerda, Quilicura, Pudahuel, Santiago, Estación Central, San Joaquín, La Reina, Conchalí, Lo Barnechea, Talagante, Peñaflor, La Cisterna, Peñalolén, Maipú, Pirque, Isla de Maipo, Tiltil, La Florida	entre 5 y 10%
Puente Alto, Quinta Normal, San José de Maipo, Lo Prado, Recoleta, Colina, Buin, Paine, Macul, La Granja, Huechuraba	entre 10 y 15%
El Bosque, San Ramón, La Pintana, Cerro Navia, Lampa, Padre Hurtado, Renca, Lo Espejo, San Bernardo, El Monte	más del 15%

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

cuadro 2 | Cantidad de fieles por parroquias y capillas en el AMS, según nivel de pobreza

nivel de pobreza total comunal	fieles católicos/parroquias	fieles católicos/parroquias + capillas
entre 2 y 5%	19.888,38	3.693,11
entre 5 y 10%	11.848,58	5.165,97
entre 10 y 15%	21.167,77	8.415,95
más del 15%	14.837,06	8.432,56

fuente elaboración propia.

Otro aspecto similar se muestra en el Cuadro 3, donde se disponen los promedios de población católica, evangélica y mormona, diferenciados según el nivel de pobreza total comunal. La presencia de fieles católicos está relacionada de forma inversa con el nivel de pobreza de las comunas. A mayor pobreza, menor porcentaje de fieles, disminuyendo la tasa promedio desde el 73 por ciento en comunas que tienen menos de un 5 por ciento de pobres, hasta 65 por ciento en las comunas donde más del 15 por ciento de la población se ve afectada por la pobreza.

cuadro 3 | Rangos de pobreza y promedios de población católica, evangélica y mormona en el AMS (2002)

nivel de pobreza total comunal	% promedio de población católica	% promedio de población evangélica	% promedio de población mormona	% promedio otra religión/ ateos
entre 2 y 5%	73,0	5,3	0,5	21,3
entre 5 y 10%	71,2	11,9	0,9	16,1
entre 10 y 15%	70,4	13,4	0,8	15,4
más del 15%	65,4	18,8	1,0	14,8

fuente elaboración propia.

El comportamiento observado en los católicos es distinto del que se distingue en la población declarada evangélica. Como se observa en el Cuadro 3, el número de fieles evangélicos es mayor en las comunas más pobres, incrementándose su número de forma continua a medida que la pobreza también aumenta. En la religión mormona la conducta de los fieles es similar a la de los evangélicos, aunque no alcanza a cautivar a más del 1 por ciento de la población.

Finalmente, la asociación de los datos con los niveles de pobreza entregados por la encuesta Casen define la baja en el número de creyentes según el estrato económico comunal. Las comunas con mayor porcentaje de pobreza (más del 15 por

ciento) perdieron 8,3 por ciento de sus fieles católicos en promedio. Las comunas más pobres fueron las que tuvieron una mayor reducción de practicantes. Una baja similar, no obstante, se vive en las comunas que tienen una situación más favorable, estrechando en 8,1 por ciento el número de seguidores católicos. Las comunas de nivel medio son las que enfrentan menores reducciones, aunque no son muy distantes de los valores de las comunas más pobres y las menos pobres, con 7,2 y 7,9 por ciento, respectivamente.

Conviene detenerse en una reflexión en esta materia. Las religiones evangélicas, especialmente las carismáticas, imprimen en sus devotos una ética que prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas, tabaco y prácticas lúdicas, como participación en fiestas. Estas prohibiciones influyen positivamente en la solución a problemas familiares y generan una mejora (en algunos casos muy significativa) en los ingresos con los cuales las familias satisfacen sus necesidades. Por ende, el efecto del credo es inmediato y visible en el corto plazo, tanto en calidad como en el nivel de vida, lo que redunda en su difusión. Asociado a lo anterior, estos credos prometen apoyo y solución a los problemas de salud, lo que es atractivo para determinados estratos de la población que acceden a un servicio de salud de muy baja calidad. Esto aportaría a la explicación de las cifras aquí mencionadas.

La visión de la Iglesia católica

Con el fin de establecer la existencia de directrices de la Iglesia católica, a la hora de localizar edificios de culto católico en la ciudad de Santiago se realizaron tres entrevistas orientadas principalmente a conocer la relación entre la localización de las parroquias y la caracterización de la población emplazada en las vicarías. A continuación se señalan algunos de los elementos más destacados obtenidos de las mencionadas entrevistas:

- *Los lineamientos de la Iglesia católica en la localización de parroquias y templos.* Existen dos metodologías de decisión en la construcción de una capilla o una parroquia: a medida que una zona urbana se consolida, la Iglesia adquiere terrenos privados, por donaciones o compra; o al momento de construcción, las comunidades se contactan con las entidades constructoras para edificar un templo de oración. No se trata de un conjunto de normas que se apliquen siempre de la misma forma, sino más bien de pautas que no implican rigidez en su cumplimiento. En sentido estricto, no hay planificación desde una óptica tradicional, sino que se sigue una lógica más bien coyuntural.
- *El patrón de localización de las parroquias y capillas.* Existe acuerdo en que cada población consolidada cuente con su propio lugar de culto, ya sea una parroquia, cuando la población es menor, o una capilla, cuando la población sobrepasa cierto número de habitantes. Jerárquicamente, una vicaría se divide en parroquias, que en este caso corresponden a una unidad territorial; y dentro de cada parroquia existe un templo central (que comúnmente es llamado

parroquia), circundado por una serie de capillas de acuerdo con la posibilidad de construcción de la zona en particular. En términos prácticos, la localización de las parroquias y capillas es decidida por el obispo, tras un análisis de los factores económicos y sociales pertinentes.

- *La caracterización de los fieles dentro de las vicarías.* Cada vicaría lleva el registro del número de fieles y de las actividades realizadas. Si bien las actividades son constantes, se echa de menos la vida de barrio en las zonas de consolidación reciente. Se ve un mayor compromiso en vicarías que abarcan las partes más antiguas de la ciudad, como las de las zonas centro y oriente o el casco histórico de Ñuñoa. En palabras del vicario del sector oriente: "Comparado con lugares de mayor nivel socioeconómico, nuestros fieles tienen familias menos estables y menor disponibilidad de estudiar en colegios católicos", lo que incidiría en menores niveles de socialización o en alternativas capaces de reemplazar la vida de barrio anteriormente aludida.
- *Demanda por templos de oración.* La demanda por lugares de culto es mayor en lugares de consolidación reciente en la región Metropolitana. Las zonas centro y nororiente tienen lugares de culto suficientes; en las zonas norte y periférica se requiere incrementar el número de parroquias y capillas a medida que aumenta la población. Por otra parte, en los últimos años la Iglesia se ha enfrentado a otra problemática, como es la escasez de clero. Se necesitan, entonces, más lugares de culto y personal eclesiástico que dedique su vida a la atención de las parroquias.
- *Efectos de la ausencia de parroquias.* Según los vicarios entrevistados, existe un conjunto de factores que han determinado la baja en el número de católicos en el período 1992–2002; uno de ellos podría ser la falta de lugares de culto donde vivir la fe. El proceso de secularización de la ciudad tiene que ver con la falta de clero, y también con otros temas culturales, como la falta de tiempo para el descanso o el ritmo acelerado de la vida moderna. Una visión parecida se tiene en la Dirección de Infraestructura de la P. Universidad Católica de Chile, donde se considera que el templo como centro de la vida de barrio ha ido perdiendo su importancia, no solo por una falta de religiosidad de la población, sino por falta de compromiso con la vida cívica en general, lo que lleva a un creciente desinterés por espacios comunitarios, entre los que el templo desempeñaba un papel fundamental.

Consideraciones finales

Dos aspectos pueden aportar a la explicación de la distribución presentada en este trabajo. El primero se refiere a los costos y/o requisitos de instalación de un edificio de culto. Para el caso de los templos evangélicos, algunos centros de culto en los sectores populares se instalan en las residencias de los fieles y las edificaciones se complican en la medida en que los credos logran más adeptos. En cambio, para el caso de las iglesias católicas, los requerimientos y formas de implementación

tienden a generar espacios exclusivos y con una infraestructura más desarrollada. Por ende, las posibilidades de movilización asociadas a la precariedad con que se instalan iglesias hacen que los evangélicos puedan levantar templos con mayor dinámica, generándose espacios de acción más personales y reducidos, lo que redunda en su mayor proliferación. Estos centros son atendidos por encargados que surgen entre los mismos conversos, sin que se precise para ello de un proceso de formación específico, lo que aumenta la dotación de actores sociales en condición de predicar y levantar iglesias.

Estas diferencias en los modos de formalizar la construcción de los lugares de culto explican en alguna medida el cierto rezago del mundo católico con respecto del evangélico. La corriente evangélica mayoritaria en Chile, surgida en Valparaíso en 1906, es la Iglesia metodista pentecostal, la cual corresponde a una corriente carismática que se separó del credo metodista wesleyano tradicional. Desde el momento mismo de la escisión, los particulares pertenecientes a ella pudieron "levantar obra" en diversos sectores de las ciudades del país y sus áreas rurales, lo que explica la rápida difusión de esa fe durante la primera mitad del siglo XX, a pesar de la homogeneidad y poder del dogma católico, que se separó oficialmente del Estado solo en 1924. No nacía un lugar de culto cuando ya se estaba pensando en conquistar otros territorios mediante el concurso de un feligrés mediana o casi insuficientemente capacitado para tales fines. En una primera etapa, los templos metodistas pentecostales se instalaron en los sectores proletarios y obreros de las grandes urbes y ciudades intermedias del país. Así como la Iglesia metodista pentecostal es producto de la pujanza de los movimientos carismáticos al interior del metodismo tradicional, otras corrientes carismáticas al interior de la naciente rama se marginaron de los liderazgos recién instalados y se constituyeron en diversas iglesias y/o corrientes pentecostales, que se diferencian de las metodistas pentecostales en la liturgia y en el modo como entienden la evangelización. La profusión de liderazgos influyó en la aceleración de la dinámica de conquista de espacios y de feligreses, siempre concentrados en el proletariado urbano y en los nacientes estratos de obreros industriales de clase media baja y baja que fue generando el modelo de sustitución de importaciones implementado en Chile hasta 1973.

Además, a partir de la década de los ochenta del siglo pasado, comenzó a entrar en crisis en toda América Latina el monopolio de la Iglesia católica; aparecieron nuevos movimientos religiosos que pueden comprenderse como un costo de la opción de este credo por mediar en la solución a los problemas sociales y políticos derivados de los regímenes dictatoriales, del colapso de los modelos de desarrollo y de la irrupción del modelo neoliberal. A ello se suma la emergencia de credos religiosos fundamentalmente evangélicos que se transforman en un nuevo tipo de actor social y luchan por la ocupación de espacios públicos y residenciales asociados a cambios estructurales en la urbanización y en la expansión demográfica. La Iglesia católica vive "un desencuentro entre una lógica cultural y una realidad mutante" (Hourtart, 1997), cuyo primer síntoma de solución será el de una Iglesia asociada a la cultura rural aproximándose al nuevo mundo que emerge de la mano de la

generación de la clase obrera y de las clases medias (Touraine, 1988). El obrero se transforma en objetivo pastoral del catolicismo, pero los evangélicos llevaban alguna ventaja en ese campo. Ya desde la década de los cincuenta se había acelerado la diversificación de la oferta de mediación entre la sociedad y lo divino, a partir de un modelo de libre mercado en materia de elección religiosa donde las empresas de salvación se multiplican, con la consecuente atomización religiosa (Suárez, 2003).

En el marco del proceso señalado, surge un fenómeno nuevo: la oferta católica parece no adecuarse a los requerimientos de sectores importantes de la población, la que genera en respuesta referentes simbólicos autónomos, adaptados a sus propias necesidades (Suárez, 2003).

Los fenómenos descritos, como todas las manifestaciones sociales, tienen una expresión territorial en las ciudades o fuera de ellas. Santiago, al igual que la mayor parte de las ciudades latinoamericanas, presenta una estructura urbana fragmentada, así como una dinámica territorial donde contrastan en una misma unidad grupos sociales distintos. Esto tiene relación con el auge constructivo de las últimas décadas, especialmente en las áreas periféricas, donde el mercado de viviendas ha aprovechado el bajo valor del suelo para construir muchos proyectos inmobiliarios destinados a viviendas sociales, que son los que han acogido más población en el AMS. Se trata de zonas segregadas tanto espacial como socialmente, marginadas del desarrollo comunal y que acogen a los grupos con mayores dificultades económicas. Su localización, alejada del centro de la ciudad, es desfavorable desde el punto de vista de su conectividad con los demás puntos de la comuna y con los servicios disponibles, incluyendo las parroquias y capillas, que también son un servicio cultural.

En esta perspectiva, las dinámicas territoriales a escala de vicaría —como a escala comunal— establecen ganadores y perdedores; los grupos aventajados desde el punto de vista socioeconómico disfrutan de las mejores localizaciones espaciales respecto de la accesibilidad a templos de culto católico. Lo contrario ocurre con los habitantes de las periferias norte y sur, especialmente. La Iglesia ha seguido la fórmula de edificación de parroquias y capillas en lugares donde le fueron donados terrenos o donde antes el suelo era más barato, lo cual confinó los templos a espacios urbanos ahora consolidados, con bajo nivel de accesibilidad para los grupos socioeconómicos más desfavorecidos que ocupan otros sectores de la urbe.

La hipótesis de que existiría una relación entre la disponibilidad de lugares de culto y el número de creyentes, aunque solo se verifica parcialmente, parece cobrar validez, ya que la ausencia de parroquias en las comunas más pobres de la periferia habría influido en la baja en el número de creyentes en el período 1992–2002, esto debido a que las parroquias son los lugares donde se vive la fe cristiana y donde se otorgan los sacramentos. Sin embargo, si bien las comunas que acogen a las familias más acomodadas concentran el mayor número de parroquias, las comunas pobres son las que presentan el mayor número de capillas, las que, aunque tienen menor jerarquía que la parroquia, cumplen las mismas funciones y mantienen un sacerdote a cargo.

La disposición a financiar la edificación de templos religiosos se asocia a la masa de católicos observantes respecto del total de la población y de la unidad Iglesia y Es-

tado que caracterizó a Chile hasta 1924. Tanto los agentes privados como el Estado entendían el componente iglesia (edificación) como un requerimiento básico en la estructuración de la ciudad, lo que explica la mayor presencia de templos en el sector tradicional de la ciudad. Por otra parte, la instalación de los estratos sociales bajos en la periferia influye en la menor capacidad económica para levantar templos sin el aporte estatal tras la separación entre el poder político y el religioso. Además, hasta muy entrado el siglo XX, los servicios esenciales para los habitantes de la ciudad eran expedidos desde el centro, con lo cual las iglesias mantienen hasta la fecha un efecto rezago motivado por dificultades organizativas y de gestión que condicionan la movilidad de manera análoga a otros tipos de servicios de costosa implementación. Lo que sí queda establecido es que la Iglesia católica no sigue lineamientos establecidos para la localización de templos de oración.

Los estratos de población que presentan mayores niveles de pobreza han abandonado el credo católico en razón de la pertinencia de las religiones evangélicas para abordar problemas tales como el acceso a una salud mental y corpórea de calidad, la mejora en la calidad (y en el nivel) de vida individual y familiar mediante mecanismos doctrinales que apuntan a un cambio en la conducta de las personas.

La modalidad de crecimiento de la ciudad de Santiago ha generado, entre otras consecuencias, la ocupación de espacios para fines residenciales que inhiben la ocupación de suelo para el levantamiento de templos católicos, cuestión que no afecta a los credos evangélicos, que pueden ocupar casas u otros espacios con mayor libertad.

Este trabajo buscó aportar al catastro y conocimiento de la distribución de los creyentes católicos a una escala micro, así como al comportamiento socioespacial de los grupos dentro del AMS en las últimas décadas. Al mismo tiempo, la relación de lo anterior con el estudio de la presencia espacial de la Iglesia católica en la infraestructura urbana permitió detectar puntos a los que podrían dirigirse planes, programas y proyectos destinados a lograr un acercamiento más eficaz de la Iglesia a la comunidad. Se buscó relacionar la actual geografía socioeconómica con la presencia de la Iglesia como agente urbano, distinguiendo las tendencias actuales, así como las concordancias y las discrepancias que se generan en el actuar de la Iglesia y de los creyentes en la ciudad. ©EURE

Referencias bibliográficas

Allerton, C. (2009). Introduction: Spiritual landscapes of Southeast Asia. *Anthropological Forum*, *19*(3), 235–251.

Berger, P. (2005). Pluralismo global y religión. *Estudios Públicos*, *98*, 5–18.

Bothner, M. (1994). El soplo del Espíritu: perspectivas sobre el movimiento pentecostal en Chile. *Estudios Públicos*, *55*, 261–296.

Cabrales, L. (2002). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Unesco/Universidad de Guadalajara.

Castells, M. (1975). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.

Centro de Investigaciones Socioculturales (Cisoc)-Bellarmino (1999). *La parroquia en América Latina*. Resumen marzo. Santiago: Cisoc. En http://www.cisoc.cl/html/marzo.html

Champion, F. (1997). Lo religioso flotante, eclecticismo y sincretismos. En J. Delumeau, *El hecho religioso (una enciclopedia de las religiones hoy)* (pp. 535–557). México D.F.: Siglo XXI Editores.

Código de Derecho Canónico (1983). *Código de Derecho Canónico promulgado por la autoridad de Juan Pablo II, Papa*. Roma: Vaticano.

Conferencia Episcopal de Chile (2008). *Glosario de términos religiosos y eclesiásticos. Documento para periodistas*. Santiago de Chile: Oficina de Comunicaciones y Prensa Conferencia Episcopal de Chile.

Cosgrove, D. (1988). *The iconography of landscape: Essays on the symbolic representation, design and of past environments*. Cambridge: Cambridge University Press.

Cosgrove, D. (1998). *Social formation and symbolic landscape*. Madison, WI: University Wisconsin Press.

Dando, W. (2009). A Review of "The Geography of Religion: Faith, Place, and Space". *The Professional Geographer , 61*(4), 567–568. doi:10.1080/00330120903103213

Dewsbury, J. D. (2009). Spiritual landscapes: Existence, performance and immanence. *Social & Cultural Geography*, *10*(6), 695–711.

Flores, F. (2007). ¿De qué hablamos cuando hablamos de geografía cultural? Un balance historiográfico. *Interpretaciones. Revista de historiografía americana*, *2*, 4–21.

Fontaine, A. & Bayer, H. (1991). Retrato del movimiento evangélico a la luz de las encuestas de opinión pública. *Estudios Públicos*, *44*, 1– 52.

Gaete, A. (1986). Iglesias y ciudades evolucionan juntas. *Revista de Geografía Norte Grande*, *13*, 59–67.

Galilea, C. (1987). *Lugares de culto religioso en Santiago. Distribución, población y perspectivas*. Santiago: Centro de Investigaciones Socioculturales (Cisoc)-Bellarmino.

Gökariksel, B. A. (2009a). New transnational geographies of Islamism, capitalism and subjectivity: The veiling-fashion industry in Turkey. *Area*, *41*(1), 6–18.

Gökariksel, B. A. (2009b). Beyond the officially sacred: religion, secularism, and the body in the production of subjectivity. *Social & Cultural Geography*, *10*(6), 657–674.

Gourou, P. (1936). *Les paysans du delta tonkinois, étude de géographie humaine.* París: Éditions d'Art et d'Historie.

Henn, A. (2008/2009). Crossroads of religions: Shrines, mobility and urban space in Goa. *International Journal of Urban & Regional Research*, *32*(3), 658–670. doi:10.1111/j.1468-2427.2008.00803.x

Hidalgo, R. & Borsdorf, A. (2005). Megaproyectos residenciales vallados en la periferia: ¿barrios cerrados autosuficientes o nuevas ciudades? *Urbano*, *8* (12), 5–12.

Hidalgo, R. (2005). *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago: Instituto de Geografía, P. Universidad Católica de Chile/Centro de Investigaciones Diego Barrios Arana.

Holloway, J. (2006). Enchanted spaces: The séance, affect, and geographies of religion. *Annals of the Association of American Geographers*, *96*(1), 182–187. doi: 10.1111/j.1467-8306.2006.00507.x

Hourtart, F. (1997). *Religión, sociedad y mercado en el neoliberalismo (tres ensayos)*. México D.F.: Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades-Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Ivakhiv, A. (2006). Toward a geography of "Religion": Mapping the distribution of an unstable signifier. *Annals of the Association of American Geographers*, *96*(1), 169–175. doi: 10.1111/j.1467-8306.2006.00505.x

Juan XXIII (1962). *Gaudet Mater Ecclesia. Discurso durante la inauguración del Concilio Vaticano II*. El Vaticano 11 de octubre de 1962. En http://www.mercaba.org/JUAN%20XXIII/gaudet_mater_ecclesia.htm

Kong, L. (1990). Geography and religion: Trends and prospects. *Progress in Human Geography*, *14*(3), 355– 371.

Lehmann, C. (2001). ¿Chile un país católico? *Puntos de Referencia* [Centro de Estudios Públicos, Edición online], *249*. En http://www.cepchile.cl/dms/archivo_2980_472/pder249_lehmann.pdf

Lehmann, C. (2002). ¿Cuán religiosos somos los chilenos? Mapa de la religiosidad en 31 países. *Estudios Públicos*, *85*, 21–40.

Lehman, C & Hinzpeter, X. (1999). Mapa de la religiosidad. ¿Cuán religiosos somos los chilenos? *Estudios Públicos, Verano de 1999* (73), 1–11.

León XIII (1891). *Encíclica Rerun Novarum*. En http://www.vatican.va/holy_father/leo_xiii/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum_sp.html

Martorini, J.; Hoberg, K. (2004). Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Scripta Nova*, *8*(169). En http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-169.htm

Pickard, S. (2009). Church of the in-between God: Recovering an ecclesial sense of place down-under. *Journal of Anglican Studies*, *7*(1), 35–54.

Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC)-Adimark (2008). *Encuesta Bicentenario*. Santiago: Autor.

Sabatini, F.; Cáceres, G.; Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, *27*(82), 21–32. doi: 10.4067/S0250-71612001008200002

Salas, R. (1967). *Geografía de la religión en la ciudad de Santiago*. Memoria para optar al título de profesor de Historia y Geografía en la Universidad de Chile, Santiago.

Santos, M. G. M. P. (2008). Os santuários como lugares de construção do sagrado e de memória hierofânica: esboço de uma tipologia. En Z. Rosendahl & R. Lobato (Orgs.), *Espaço e cultura: pluralidade temática* (pp. 79–107). Río de Janeiro, Brasil: Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Sopher, D. E. (1967). *Geography of religions*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Sopher, D. E. (1981). Geography and religion. *Progress in Human Geography*, *5*, 510–524.

Stump, R.. (2008). *The geography of religion: Faith, place and space*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.

Suárez, H. (2003). La religión en la sociedad red: la experiencia latinoamericana. En F. Calderón (Coord.), *¿Es sostenible la globalización en América Latina? Debates con Manuel Castells* (Vol. II, *Nación y cultura. América Latina en la era de la información*, pp. 101–125). Santiago: Fondo de Cultura Económica (FCE)/Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Tincq, H. (1997). La escalada de los extremismos religiosos en el mundo. En J. Delumeau (Ed.), *El hecho religioso (una enciclopedia de las religiones para el mundo de hoy)* (pp. 515–533). México D.F.: Siglo XXI Editores.

Touraine, A. (1988). *La parole et le sang. Politique et société en Amérique Latine*. París: O. Jacob.

Warf, B. & Vincent, P. (2007). Religious diversity across the globe: A geographic exploration. *Social & Cultural Geography*, *8*(4), 597–613.

Warf, B. & Winsberg, M. (2008). The geography of religious diversity in the United States. *The Professional Geographer*, *60*(3), 413–424. doi: 10.1080/00330120802046786

Desigualdad, desarrollo humano y la consolidación urbano-regional en México

Manuel Suárez. **Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.**
Naxhelli Ruiz. **Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.**
Javier Delgado. **Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.**

RESUMEN | En este artículo se explora la asociación espacial entre el desarrollo humano, la consolidación urbana y la desigualdad en la distribución del ingreso en México. Dicha asociación se mide tanto de manera no paramétrica (λ) como mediante un modelo de regresión geográficamente ponderada. Los resultados comprueban una mayor correlación entre la urbanización y la generación de condiciones de menor desigualdad que entre esta última y el desarrollo humano. Asimismo, muestran una influencia significativa del factor espacial (la distribución regional de la urbanización y el desarrollo humano) sobre los niveles de desigualdad municipal.

PALABRAS CLAVE | Desigualdad social, pobreza, urbanización

ABSTRACT | *The article explores the spatial association between the Human Development Index, the Gini coefficient and the level of urbanization in Mexico. We determine the association between the three indexes with a non-parametric measure (λ) as well as with a geographically weighted regression model. We find a negative association between urbanization and inequality, but mostly, our analysis suggests a strong importance of space (the regional distribution of the urban condition) in the local measures of inequality.*

KEY WORDS | *Social inequality, poverty, urbanization*

Recibido el 8 de marzo de 2011, aprobado el 10 de noviembre de 2011

E-mail: Manuel Suárez, msuarez@igg.unam.mx | Naxhelli Ruiz, naxhelli.ruiz@googlemail.com | Javier Delgado, jdelgado@igg.unam.mx

Introducción

El objetivo de este artículo es analizar la relación entre los patrones espaciales de la distribución de la desigualdad, el desarrollo humano y la urbanización en México, bajo el supuesto de que este último factor es el que más incide en la distribución de satisfactores clave para el consumo, el empleo y el ingreso, así como en la capacidad para acceder a ellos. En particular, se busca conocer hasta qué punto existe una asociación significativa entre los patrones de distribución de la desigualdad en el ingreso y las características del espacio geográfico. Para ello se compara el comportamiento espacial de tres indicadores asociados con el desarrollo social: el Índice de Desarrollo Humano (IDH), el índice de Gini con base en el ingreso, y el Índice de Consolidación Urbano-Regional (ICUR).

El Índice de Desarrollo Humano mide el logro promedio de un colectivo en tres dimensiones básicas del desarrollo social: la salud (esperanza de vida al nacer), la educación, y el ingreso como indicador de la privación de un estándar de vida aceptable (producto interno bruto per cápita) (United Nations Development Programme [UNDP] 2007, p. 355). Para la medición de la desigualdad se emplea un coeficiente de Gini territorial que mide la disparidad en el ingreso medio per cápita para cada territorio (Economic Commission for Latin America and the Caribbean [ECLAC], 2010, p. 126). Finalmente, para medir el grado de urbanización, utilizamos el Índice de Consolidación Urbano-Regional (ICUR) propuesto por Delgado, Larralde y Ansaldo (1999) y revisado por Galindo (2007) y Delgado, Galindo y Ricárdez (2008).

A partir de la descripción de la distribución nacional de esos índices, medimos la autocorrelación espacial entre ellos mediante la I de Moran (Moran, 1950) e identificamos la formación de *conglomerados* espaciales de cada uno mediante la I de Moran local (Anselin, 1995). Esos conglomerados se comparan mediante tablas de contingencia. Por último, corremos dos análisis de regresión para identificar la influencia del espacio geográfico sobre la desigualdad en la distribución del ingreso. Los parámetros de un primer modelo lineal, cuyos residuos muestran autocorrelación espacial, se comparan con un segundo modelo de regresión geográficamente ponderada. Esta comparación permite identificar la influencia parcial del espacio regional y el grado de consolidación urbana en la desigual distribución del ingreso.

El resultado muestra que, como indicador global de consolidación urbana, el ICUR explica dos veces más la variación en la distribución del ingreso que el IDH como indicador general de desarrollo humano. Ello demuestra una asociación positiva entre la urbanización y la generación de condiciones de menor desigualdad. El hecho de que el modelo econométrico-espacial sea más robusto que el modelo de regresión simple sugiere una importancia significativa de la espacialidad en la distribución de la desigualdad y la necesidad de caracterizarla no solo a partir del comportamiento de los hogares e individuos en una determinada unidad territorial, sino a partir de las asociaciones espaciales entre esas unidades con relación a su contexto regional.

El artículo está dividido en cinco secciones. En la primera se identifica y discute la literatura relevante para comprender el problema en estudio. En la segunda se presenta la distribución geográfica de los diferentes índices y se muestran características socioeconómicas, agregadas para el país y para grupos de municipios, con diferentes niveles de pobreza y desigualdad. La tercera sección explica, en detalle, la metodología empleada. La cuarta muestra los resultados de los diversos análisis y da paso a una quinta sección de conclusiones.

Revisión de la literatura

Las discusiones sobre desigualdad y territorio en México se han centrado, casi exclusivamente, en mostrar la distribución espacial de las características de los hogares y de ciertas condiciones clave para el desarrollo humano.

En las propuestas más conocidas se relacionan el ingreso, educación, condiciones de la vivienda y tipo de ocupación, por medio de índices como el de marginación (Consejo Nacional de Población [Conapo], 2006) o el de rezago social (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social [Coneval], 2007). Por su parte, Székely, López-Calva, Meléndez, Rascón y Rodríguez-Chamussy (2007), al analizar la relación entre pobreza y desigualdad con su distribución territorial, correlacionaron indicadores de pobreza (la línea de ingreso que marca el nivel de pobreza alimentaria) y desigualdad en el ingreso (Índice de Theil). En términos espaciales, los autores enfatizaron el peso de la desigualdad (al interior de las unidades territoriales, de estados y municipios) sobre la determinación de la desigualdad nacional (por encima de las diferencias *entre* unidades territoriales). A partir de ahí, discutieron la importancia de reducir las desigualdades de ingreso a nivel local como una estrategia de intervención en políticas públicas, sin abordar la dimensión regional del problema.

En general, las mediciones multidimensionales de la pobreza[1] en México han combinado la medición de desigualdad y pobreza de forma complementaria, pero no han incluido explícitamente el componente espacial, excepto en términos de la condición administrativa urbana o rural de los estados y municipios.

La interrogante que surge es: ¿cuáles son los factores que determinan la dinámica espacial de la desigualdad, más allá de la distribución municipal y regional de los indicadores? Para responderla es necesario espacializar la explicación del porqué se generan dichas desigualdades. Si bien la desigualdad ha sido estudiada y discutida ampliamente desde puntos de vista tanto económicos como sociológicos (Atkinson, 1970; Sen, 1992; Kanbur, 2005), la discusión teórico-metodológica de la espacialidad y la distribución de la desigualdad en unidades espaciales ha sido menos explorada.[2] Más limitado aún ha sido el estudio del papel del espacio en las condiciones que generan los procesos de desigualdad.[3]

1 Véase, por ejemplo, la revisión de los métodos multidimensionales en Boltvinik (2004, p. 446).

2 Una excepción es el trabajo de Getis, Mur y Zoller (2004), compilación de estudios de econometría espacial que abarca diversos temas y propuestas metodológicas, desde la propuesta de técnicas alternativas para la identificación de *clusters* espaciales hasta la discusión de mecanismos de inferencia sobre el comportamiento de la relación entre unidades espaciales en series temporales, pasando por técnicas para reducir el sesgo de las diferentes estrategias de agrupación y escalamiento.

3 Para una revisión de los enfoques de desigualdad espacial, véase Alasia (2002).

En los años noventa se publicaron numerosos trabajos en economía abocados a estudiar los procesos de convergencia regional,[4] que mostrarían las condiciones necesarias para que un conjunto de unidades territoriales tuviera un comportamiento similar en dimensiones específicas, por ejemplo, en cuanto al ingreso (Quah, 1996; Sala-i-Martin, 1996; Rey & Montouri, 1999). Sin embargo, era evidente la necesidad de considerar también dimensiones como la polarización, concentración y estratificación social, o los problemas de agregación de datos, para interpretar y validar mejor las múltiples inferencias respecto de las desigualdades regionales (Alasia, 2002; Rey & Janikas, 2005; Sastré-Gutiérrez & Rey, 2008).

En ese sentido, la mayoría de los métodos de medición se ha centrado en la desigualdad entre individuos, y entre y al interior de grupos o clases (Cortés, 2002). Sin embargo, aún no se han resuelto las distintas interrogantes sobre la causalidad de las diferencias entre unidades espaciales o entre individuos distribuidos en un mismo espacio. En particular, una de las preguntas más importantes es saber si la variación del ingreso se explica mayormente por la distribución espacial de sus miembros en distintas unidades territoriales o si responde a la desigualdad individual o entre grupos sociales (casta, etnia, clase). Siendo así, su distribución espacial sería una expresión secundaria, pero no una explicación significativa. En términos de política social, la respuesta que demos a ello es fundamental para reducir la desigualdad y la pobreza, al decidir hacia dónde y a quiénes dirigir mayores recursos para el desarrollo social (Seth, 2009, p. 2).

Al debatir sobre el peso de la dimensión espacial como factor explicativo de la desigualdad, Kanbur y Venables (2005) han argumentado que la "mayor parte de las variaciones entre individuos se da dentro de las unidades espaciales, no entre individuos de distintas unidades espaciales, aun para desagregados muy finos" (p. 9). Según sus estimaciones, "el determinante clave del bienestar de los hogares en una región, por encima y ante las características específicas de los hogares, es la cantidad y calidad de la infraestructura de una región" (Kanbur & Venables, 2005, p. 9; véase también Escobal & Torero, 2005, p. 106).

A partir de esta premisa, es necesario explorar cuáles son los factores espaciales que generan la desigualdad, en el entendido de que esta no se deriva exclusivamente de las condiciones socioeconómicas individuales o de los hogares. Es decir, la descripción de la desigualdad de su distribución, a distintas escalas y agrupamientos, es insuficiente para explicarla. Además, cobran relevancia otras características del espacio geográfico que inciden directamente en la existencia de satisfactores y en las probabilidades de acceder a ellos. Ello implica que aparte de estudiar la distribución de características y recursos de individuos, hogares y/o localidades (hasta ahora, las unidades básicas de medición de la desigualdad), es necesario determinar los atributos explícitamente espaciales de las unidades geográficas donde aquellos se localizan. En particular, nos referimos a los recursos e infraestructuras que for-

4 La convergencia regional se refiere a los factores que inciden en la forma y velocidad con que unidades territoriales con menores niveles de ingreso (entendidas como proxy de un determinado estándar de vida) 'alcanzan' a aquellas que muestran mayores niveles, en un determinado lapso temporal, reduciendo así las disparidades existentes entre ambas.

man la base material de los servicios de salud, educativos, del transporte y de uso de los espacios públicos, deportivos y culturales. Estos recursos son diferentes de los conjuntos de satisfactores (*endowments*) de los hogares y de los individuos y tienen la capacidad de funcionar como elementos para el bienestar. La razón para enfocarse en ellos es su influencia determinante sobre la accesibilidad a bienes y servicios, así como sobre los perfiles de consumo, el empleo y el ingreso.[5] Es decir, hogares e individuos con niveles similares de satisfactores (como el ingreso) tienen potenciales diferentes, de acuerdo con las características de su entorno geográfico.[6]

En ese sentido, las diferencias sugeridas por Ziccardi (2008) entre la pobreza rural (que define como alimentaria) y la urbana (carencias patrimoniales derivadas del acceso diferencial a una vivienda digna, infraestructura y servicios básicos) dan pistas sobre el papel crucial que tienen los atributos geográficos para explicar la relación entre carencia y desigualdad. Se trata, en suma, de un enfoque espacial distinto a los que se basan en indicadores sobre la disponibilidad de bienes a nivel del hogar, así como a los índices de marginación y rezago social.

Siguiendo esa línea, en el presente artículo se propone una exploración de la desigualdad espacial que va más allá de la distribución de atributos, e incorpora el uso y características materiales del espacio como componentes esenciales de las diferencias sociales. Proponemos para ello explorar las características generales del espacio geográfico (a escala nacional) y su influencia sobre la desigualdad, mediante indicadores asociados con la urbanización que reflejen la concentración de bienes y servicios clave en el espacio. La propuesta del Índice de Consolidación Urbano-Regional (ICUR) (Delgado et al., 1999; Galindo, 2007; Delgado et al., 2008),[7] como indicador síntesis de estos factores, ha sido un primer intento —si bien indirecto— para evaluar la relación entre las características específicas del espacio geográfico y la desigualdad en la población.

El ICUR es un índice desagregado a escala municipal que, además del nivel de urbanización, incluye en su composición dos elementos que reflejan indirectamente la consolidación y accesibilidad a empleos, bienes y servicios: i) la distancia real

5 La idea de observar cómo ciertos atributos se encarnan en el espacio geográfico y se asocian a la existencia de determinados tipos de empleo, ingreso y consumo se remite a, entre otros, Arriagada (2000), Bournazou (2008) y Ziccardi (2008). Ahí se discute la noción de 'bienes de consumo colectivo' propuesta en los años setenta por Castells (1977) y Lojkine (1976), donde el Estado provee los 'medios colectivos de consumo de mercancías', necesarios para la generación de ciertas relaciones sociales y la localización y reproducción de ciertos perfiles de fuerza de trabajo, que no son provistos por el capital. Estos medios colectivos incluyen la mayor parte de los tipos de infraestructura de comunicaciones; los servicios médicos, deportivos, culturales y educativos; y el transporte público. Esta propuesta ha sido recientemente retomada para explicar cómo la ausencia de los medios colectivos señalados tiene una influencia directa en la producción de desigualdad, tanto social como espacial. Fuera de su contexto original, la idea también ha servido para imaginar mecanismos destinados a disminuir la desigualdad, al distribuir de forma más concentrada algunos recursos clave (transporte, vías de comunicación, espacios de interacción) para acceder al empleo, al ingreso y al consumo.

6 En geografía, los trabajos que tratan en detalle el papel de las características materiales del espacio y su accesibilidad en la generación de desigualdad pertenecen, sobre todo, a la geografía de la salud (Curtis, 2004; Smyth, 2008; Meade & Emch, 2010). También se ha recurrido a la noción de 'capital espacial' para expresar una idea similar acerca de la importancia del espacio geográfico. Sin embargo, estos autores utilizan el concepto de capital espacial de manera contradictoria; por ahora, la idea está sujeta a debate en tanto se define si es la unidad territorial o un sujeto quien encarna esta forma de capital (Centner, 2008; Marcus, 2008; Rérat & Lees, 2011).

7 La selección de este índice está directamente relacionada con su viabilidad tanto de extensión como de resolución. Es un indicador síntesis de las características espaciales generales a escala nacional y para todos los municipios del país.

por carretera de las cabeceras municipales al centro de la zona metropolitana más cercana (la que suele adoptar los valores más altos de consolidación); y ii) la alta calificación en el empleo, que incluye la infraestructura necesaria para soportar perfiles de ocupación profesionales y técnicos, funcionarios, personal directivo público y privado (Delgado et al., 2008, pp. 45–46).[8] La ventaja de este índice respecto de otros tipos de información disponible sobre las características del territorio es, por un lado, su resolución a nivel municipal, que visibiliza procesos territoriales no observables a partir de información a escala de localidad o entidad federativa; y por otro, la disponibilidad de la información requerida para su construcción, con la posibilidad de actualizar el índice periódicamente a partir de información censal.

En la siguiente sección se abordan las características espaciales de México con relación a los fenómenos que sintetizan los tres índices seleccionados (IDH, Gini e ICUR), con el objetivo de presentar la distribución geográfica de la pobreza, desigualdad y grado de urbanización. Posteriormente, la asociación entre ellos será discutida y puesta a prueba con el objetivo de problematizar de manera más profunda sus componentes espaciales.

Distribución del desarrollo humano, la desigualdad y el grado de urbanización en México

Veremos ahora un perfil de la distribución geográfica del desarrollo humano, la desigualdad y la urbanización a escala municipal, así como las características socioeconómicas generales de grupos de municipios agregados en quintiles, de acuerdo con los valores de los índices. Los datos provienen del Conteo de Población y Vivienda de 2005, excepto los de ingreso, tomados del Censo de Población y Vivienda del año 2010.[9]

La Figura 1 presenta la distribución nacional de los tres índices. El mapa del ICUR muestra dos grandes áreas de concentración urbana a nivel nacional y varios nodos urbanos en proceso de consolidación, casi todos en forma de corredor. La primera aglomeración abarca partes de las regiones centro y occidente, con extensiones hacia Chilpancingo, Tehuacán, Zacatecas y San Luis Potosí. La segunda aglomeración, de mucho menor extensión y poder económico, se forma alrededor

8 El ICUR es un índice cuya ventaja comparativa sobre la evaluación simple del nivel de urbanización (es decir, de la proporción de la población que vive en localidades mayores a 15.000 habitantes) es que integra seis variables desagregadas a escala municipal, las cuales están asociadas a la consolidación de la urbanización en el territorio. El índice está construido por medio del método de componentes principales y en conjunto explica el 80,8 por ciento de la varianza de la información. Las variables que integran el ICUR en su versión revisada son: 1) porcentaje de PEA no agrícola; 2) nivel de urbanización; 3) distancia real por carretera al centro metropolitano más cercano; 4) y 5) alta y baja calificación del empleo; y 6) inmigración. Los resultados del índice se estratificaron en cinco niveles por el método de estratificación de Jenk, de lo que resultan cinco grados de consolidación de la urbanización determinables para cada municipio: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo (Delgado et al., 2008, pp. 45–46).

9 La primera versión del artículo utilizaba datos de 2000 para calcular el ingreso y coeficiente Gini, ya que los datos de población más recientes eran los de 2005 (no incluyen el ingreso). A petición de un dictaminador anónimo se actualizaron los datos de ingreso, pero se mantuvo el resto de los datos para 2005.

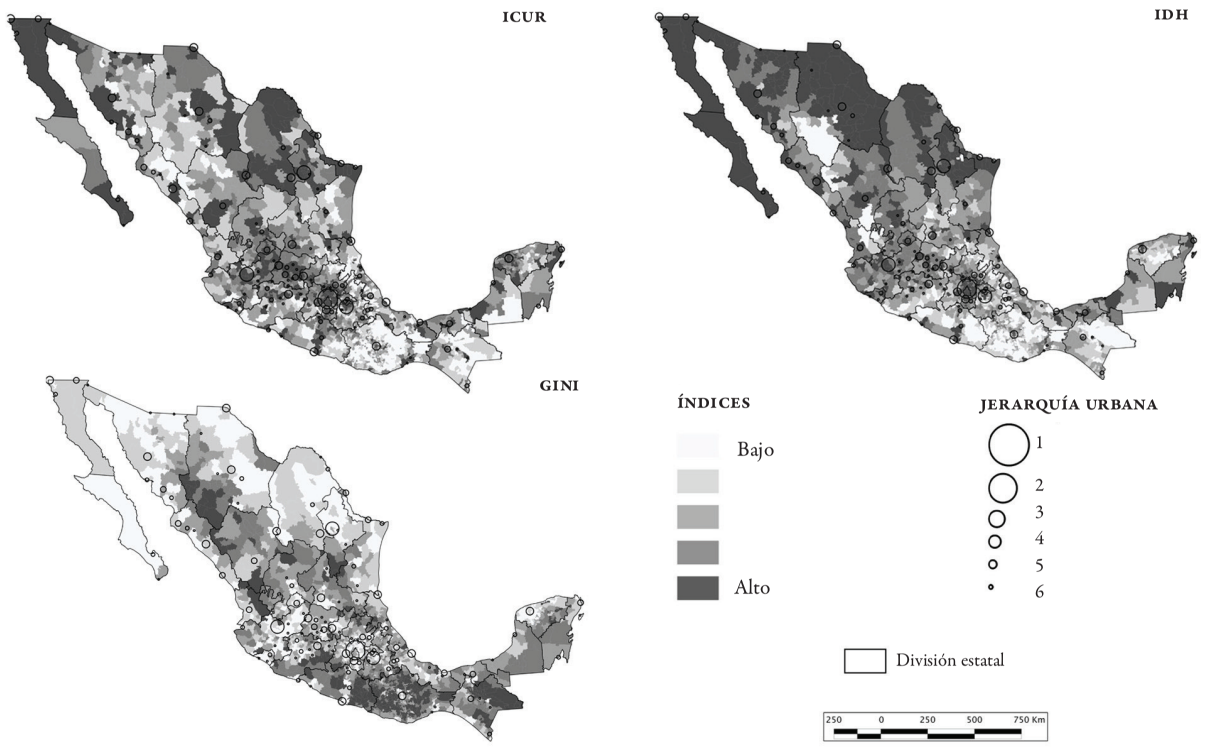
de Monterrey y se extiende hasta la Región Lagunera al oeste, además de una secuencia de ciudades fronterizas al norte (Ciudad Acuña, Piedras Negras, Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros). En cuanto a los nodos en consolidación, el principal de ellos está en el extremo de la península de Yucatán (desde Ciudad del Carmen hasta Cancún); el segundo, en el Istmo de Tehuantepec; el tercero, en el extenso corredor costero en Sonora-Sinaloa; y el más débil de todos, entre Chihuahua y Ciudad Juárez (Delgado & Galindo, 2007).

Respecto del mapa del Índice de Desarrollo Humano, se observan también áreas de concentración que coinciden parcialmente con las aglomeraciones del ICUR. Sin embargo, el IDH presenta menos municipios con valores altos al sur de la aglomeración central y en los corredores del Istmo y Yucatán. A primera vista, los valores altos del IDH se asocian más con la concentración urbana que con la difusión periurbana del ICUR. En contraste, aparece un mayor número de municipios con valores altos de IDH al norte de la aglomeración central y a lo largo de la frontera con los Estados Unidos. Independientemente del sesgo que representa el mayor tamaño de los municipios en esta parte del país, una lectura superficial del IDH indicaría un mejor nivel de vida en el norte que en el resto del país, incluyendo el centro-occidente.

Por su parte, el coeficiente de Gini es consistente con los dos indicadores anteriores, sobre todo con el ICUR. En efecto, el tercer mapa muestra tres grandes áreas de concentración espacial con mayores niveles de desigualdad intermunicipal y que ocupan grandes intersticios mesorregionales entre áreas de concentración urbana. La primera abarca, básicamente, desde la sierra Tarahumara hasta la sierra de Durango, para disminuir drásticamente en la periferia —esta sí, urbana— de los núcleos urbanos de Chihuahua y La Laguna al este y de la llanura costera del Pacífico. La segunda aglomeración de desigualdad forma un arco entre las sierras Madre Occidental en Nayarit y la Oriental en el otro extremo geográfico, pasando por las sierras y llanuras áridas de Zacatecas y San Luis Potosí, que separa claramente las dos aglomeraciones principales (centro-occidente y Monterrey) definidas por el ICUR. Es pertinente notar que ninguna de estas tres áreas de mayor intensidad de la desigualdad cuenta con centros urbanos importantes, excepto la región sursureste, donde destacan Acapulco, Oaxaca y Tuxtla en medio de extensos bolsones de desigualdad.

Las características socioeconómicas básicas de los distintos municipios, de acuerdo con los valores de los distintos índices, se muestran en el Cuadro 1. La población está más concentrada en municipios con mayores niveles de desarrollo humano y/o urbanización, que en municipios con menores niveles de desigualdad. Mientras que 20 por ciento de los municipios con mayor nivel de desarrollo humano y consolidación urbana concentran a 67 y 71 por ciento de la población del país, respectivamente, en el otro extremo, 20 por ciento de los municipios con menor índice Gini (menor desigualdad) concentra a 25 por ciento de la población.

FIGURA 1 | Distribución espacial nacional del IDH, ICUR e índice Gini (2000)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

CUADRO 1 | Características seleccionadas para municipios de México por quintiles de IDH, ICUR y Gini

(a) Quintiles municipales, índice de desarrollo humano (IDH)

	1ER	2DO	3RO	4TO	5TO	NACIONAL
Población (millones)	5,1	6,6	9,9	15,0	66,9	103,5
% pob. nacional	4,9	6,4	9,6	14,5	64,6	100
% derechohabientes	15,9	23,4	30,9	39,7	55,4	46,8
% viviendas con agua	56	67,7	74,4	84,4	90,4	85,4
% viviendas con drenaje	38,3	57,9	70	83,4	91,6	84,4
% viviendas con piso de tierra	54,9	31,3	19,8	11,5	3,6	9,9
% población urbana (>2500)	19,4	32,3	44	63,1	92,7	76,3
Escolaridad promedio (años)	4,3	5,4	6,1	7	9,2	8,1
Ocupantes por vivienda promedio	5,1	4,6	4,5	4,3	4	4,6
Ingreso por trabajo per cápita en hogares (mediana)	194	642	942	1.285	2.143	704

(b) Quintiles municipales, índice de consolidación urbano regional (ICUR)

	1ER	2DO	3RO	4TO	5TO	NACIONAL
Población (millones)	4,7	6,3	8,0	12,8	71,8	103,5
% pob. nacional	4,5	6	7,7	12,4	69,3	100
% derechohabientes	19,1	26,5	34,1	37,7	53,4	46,8
% viviendas con agua	60,4	67,7	75,1	81,4	90	85,4
% viviendas con drenaje	47,3	60,8	70,7	77,7	90,9	84,4
% viviendas con piso de tierra	47,4	29,8	20,6	14,8	4,2	9,9
% población urbana (>2500)	15,1	28	41,8	56,4	91,9	76,3
Escolaridad promedio (años)	4,7	5,5	6,1	6,7	9	8,1
Ocupantes por vivienda promedio	4,8	4,5	4,3	4,4	4,1	4,6
Ingreso por trabajo per cápita en hogares (mediana)	257	686	952	1.171	2.142	1.714

(c) Quintiles municipales, índice de Gini

	1ER	2DO	3RO	4TO	5TO	NACIONAL
Población (millones)	24,7	42,7	23,0	8,3	4,7	103,5
% pob. nacional	23,9	41,2	22,2	7,0	6,6	100
% derechohabientes	49,0	52,7	46,2	29,28	14,97	46,8
% viviendas con agua	87,9	88,7	85,2	69,3	56,6	85,4
% viviendas con drenaje	88,0	88,8	84,2	66,1	41,5	84,4
% viviendas con piso de tierra	6,4	5,3	9,4	26,8	49,9	9,9
% población urbana (>2500)	86,8	84,4	73,9	50,3	39	76,3
Escolaridad promedio (años)	8,1	8,7	8,3	6,1	4,6	8,1
Ocupantes por vivienda promedio	4,2	4,1	4,1	4,4	4,9	4,6
Ingreso por trabajo per cápita en hogares (mediana)	1.809	2.000	1.714	750	18	1.714

FUENTE Cálculos de los autores con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), México, 2005; 2010.

Las distintas variables se comportan según lo esperado. Los grupos de municipios con mayor IDH tienen, por un lado, mayores porcentajes de derechohabientes a servicios de salud, viviendas con servicios de agua y drenaje, población en localidades urbanas, así como mayores niveles de escolaridad e ingreso. Por el otro lado, tienen un menor porcentaje de viviendas con piso de tierra y un menor número de ocupantes por vivienda. El mismo patrón se observa para todos los grupos de municipios en el caso del ICUR.

En el caso del Gini, el patrón es inverso (por la naturaleza de los valores del índice), aunque el cambio entre quintiles es mucho menos marcado. De hecho, son pocas las diferencias en los valores de los indicadores entre los municipios del primer y segundo quintiles y, en varios casos, no siguen la correlación negativa que se observa entre el resto de los quintiles. La diferencia entre municipios se vuelve un poco más marcada entre el segundo y el tercer quintiles y el comportamiento de las variables sugiere que mayores niveles de desigualdad están asociados con menores niveles de escolaridad, ingreso, urbanización y disponibilidad de servicios. En general, se podría intuir una distribución más homogénea de la población y sus estratos entre municipios con distintos valores de Gini que en el caso del IDH y el ICUR; o quizá, una menor variación de la desigualdad en términos territoriales que la del desarrollo humano, y por supuesto que de la consolidación urbana.

Ahora bien, a partir de esta distribución general, es necesario investigar la asociación espacial entre los diferentes contextos sociales reflejados en los tres índices, para evidenciar el papel de las características espaciales en el desarrollo humano y la desigualdad. A continuación se presenta en detalle la metodología empleada para el análisis espacial de los indicadores, a través de la autocorrelación espacial entre ellos, misma que se discutirá en la parte final del artículo.

Metodología

A partir de los índices anteriores, se generó una metodología propia para realizar un análisis espacial que permitiera medir: i) la asociación global de los índices en el espacio (autocorrelación espacial); ii) la similitud entre municipios adyacentes, con el fin de identificar regiones de altos y bajos niveles de pobreza, desigualdad y urbanización mediante su tipificación (*clusters* espaciales); y iii) la influencia de los niveles de urbanización regional y el acceso a los centros urbanos como determinantes de desigualdad.

Autocorrelación espacial

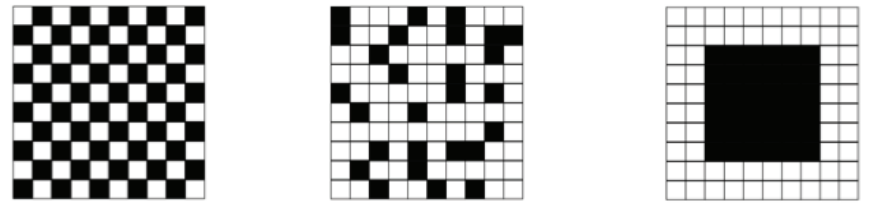
Para medir si los valores de los índices se aglomeran en el espacio, se calculó primero el grado de autocorrelación espacial global para cada índice utilizando la I de Moran. La I de Moran varía de -1 a 1, donde -1 significa autocorrelación espacial negativa perfecta, 0 significa ausencia de correlación y 1 significa autocorrelación espacial positiva perfecta (Figura 2). De resultar positivos dichos valores, ello indicaría que los municipios con altos niveles de pobreza, desigualdad o baja urbanización, respectivamente, se aglomeran espacialmente; y que aquellos municipios con valores bajos de los mismos índices, también se aglomeran espacialmente. La I de Moran está dada por:

$$I = \frac{N}{\sum_i \sum_j w_{ij}} \cdot \frac{\sum_i \sum_j w_{ij}(x_i - \bar{x})(x_j - \bar{x})}{\sum_j (x_i - \bar{x})^2}$$

(Ecuación 1)

donde:
x_i = Valor del índice para el caso *i*
$\bar{x}$ = Media global del índice
x_j = Valores de los vecinos
w_{ij} es una matriz de ponderación por distancia entre los valores *i* y *j*
N = Número de casos

FIGURA 2 | Representación de valores extremos de la I de Moran



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Autocorrelación local

El índice de autocorrelación espacial anterior permite conocer el grado de aglomeración de una variable, pero no indica dónde sucede dicha aglomeración o si ella se presenta, a diferentes niveles, en distintas regiones. Esta cualidad puede obtenerse mediante la I de Moran local, un estadístico de autocorrelación espacial local que mide la proporción de la variación respecto de la variación media, ponderada por la variación con la distancia (Anselin, 1995). La I de Moran local permite identificar conglomerados espaciales debido a una probabilidad de pertenecer o no al promedio de los vecinos cercanos, de acuerdo con criterios de significación estadística.
La I de Moran local está dada por:

$$I_i = \frac{(x_i - \bar{x})}{\sum_{i=1}^{n}(x_i - \bar{x})^2/n} \sum_{j=1}^{n} w_{ij}(x_j - \bar{x})$$

(Ecuación 2)

donde, los valores son los mismos que los de la Ecuación 1.

Mediante este estadístico, se identificaron cuatro tipos de conglomerados (Cuadro 2), además de una categoría de no asociación local donde la variación entre vecinos es el rango promedio del área de estudio.

cuadro 2 | Tipos de conglomerados identificables mediante el uso la I de Moran local.

tipo de cluster	interpretación
HH (Alto-alto)	Valores altos entre vecinos con valores altos
LL (Bajo-bajo)	Valores bajos entre vecinos con valores bajos
HL (Alto-bajo)	Valores altos entre vecinos con valores bajos (casos extremos)
LH (Bajo-alto)	Valores bajos entre vecinos con valores altos (casos extremos)

fuente elaboración propia.

Una vez identificada la pertenencia de cada municipio a distintos tipos de conglomerados espaciales, se analizó la relación entre ellos y el valor medio de cada índice. Adicionalmente, se midió la asociación entre grupos de municipios identificados en cada índice con los de otros índices, mediante la construcción de tablas de contingencia y el cálculo del estadístico λ (lambda). Dicho procedimiento permitió comenzar a identificar la asociación espacial entre los diferentes índices y observar las formas de aglomeración local.

Desigualdad, pobreza y urbanización

La medición de la *auto*–asociación espacial de los índices utilizados y su representación cartográfica permitieron, de manera descriptiva, intuir una asociación espacial entre ellos. Con el propósito de confirmar esta asociación y medirla cuantitativamente, se corrieron dos modelos de regresión.

Primeramente, se corrió una regresión lineal de mínimos cuadrados ordinarios (RMCO), que predice el grado de desigualdad en la distribución del ingreso (medido en términos del coeficiente Gini municipal), en función del grado de urbanización (medido en términos del ICUR) y utilizando el IDH como variable de control. Posteriormente, esa misma regresión se corrió, pero modelada como regresión geográficamente ponderada (RGP). A diferencia de una RMCO, la RGP toma en cuenta (además de los valores municipales de los regresores de cada caso), los valores de los municipios cercanos y los pondera mediante la distancia. En nuestro caso, utilizamos una ponderación bicúbica. El procedimiento permite que los coeficientes varíen espacialmente, minimizando los residuos cuando, en efecto, existe una asociación espacial.

Teniendo ambos modelos de regresión la proporción de la variación explicada (R^2 ajustada) de la RMC, se restó de la R^2 ajustada de la RGP, dando como resultado la proporción de la variación de la desigualdad que explica la distribución espacial. La fórmula general de una RGP está dada por:

$$\hat{y} = \beta_0(u_i, v_i) + \sum_k \beta_k(u_i, v_i) x_{ik}$$

(Ecuación 3)

donde:

$\beta_0(u_i, v_i)$ = Constante para cada observación fijada en las coordenadas (u_i, v_i)
$\beta_k(u_i, v_i)$ = Los coeficientes de las variables independientes, para cada observación con ponderación u_i y v_i.
x_{ik} = Valor de la variable independiente en el sitio i
y la ponderación bicúbica está dada por:

$$w\{u, v\}(g) = (1 - d\{u, v\}^2)/d^2)^2$$

(Ecuación 4)

si $d_{ij} \leq d$, de lo contrario, $w\{u,v\}(g) = 0$

donde:

$w\{u,v\}(g)$ = a la matriz de ponderaciones espaciales entre observaciones
d = la distancia donde la ponderación se convierte en 0, calculada mediante una optimización de ancho de banda utilizando el criterio de información de Akaike (Bivand & Yu, 2008)
$d\{u , v\}$ es la distancia entre observaciones

Limitaciones de la metodología empleada

Antes de presentar los resultados, vale la pena señalar algunas limitaciones de la metodología utilizada. La primera es la elección de índices. El coeficiente Gini como medición de desigualdad puede ser cuestionado, principalmente porque no permite saber la proporción del ingreso que se encuentra en manos de un determinado sector social. En segundo lugar porque, aunque el Gini permite conocer la desigualdad en su distribución, la medición de la riqueza y el bienestar no se basa únicamente en el ingreso. Además, es cuestionable que la igualdad en la distribución del ingreso sea necesariamente un indicador positivo, ya que en el caso de un municipio muy pobre, una perfecta igualdad en la distribución del ingreso indica que todos sus miembros serían igualmente pobres. En tercer lugar, la agregación a nivel municipal es cuestionable: por un lado supone que cada municipio es una isla en la que el ingreso debiera estar igualmente distribuido, sin tomar en cuenta el ingreso que se genera en sus alrededores o incluso en el país mismo; por otro lado, aun cuando la agregación municipal no permite conocer las desigualdades espaciales al interior de los municipios, una menor agregación espacial agudizaría el problema de la isla de distribución.

Otra limitación es que la ponderación con distancias euclidianas supone una red de transporte intermunicipal perfecta, homogénea y en una planicie. Esto representa un problema, pues los lugares más pobres suelen localizarse en zonas con relieves más abruptos y dotadas con infraestructura de transporte más débil, por lo que es posible que el modelo de regresión subestime la relación espacial entre la desigualdad y la pobreza, pero sobre todo, la accesibilidad a centros urbanos. Finalmente, cabe señalar la necesidad de incluir información política y cultural en la elección de variables independientes, la misma que no siempre es fácil de traducir a términos cuantitativos, ni se encuentra sistematizada para todo el país.

En investigaciones futuras, habrá que investigar metodologías que permitan establecer ventanas móviles regionales para calcular la desigualdad de cada lugar, en términos de lo que sucede en un radio de distancia (ancho de banda) en torno suyo. Asimismo, habrá que experimentar el uso de tiempos de traslado, tomando en cuenta los tipos de infraestructura carretera, así como el relieve. Ello requerirá de un fuerte poder de cómputo, que permita estimar anchos de banda para regresiones espaciales con cientos de miles de casos (localidades), para posteriormente calcular tiempos de traslado desde cada una de las localidades del país a aquellas localidades que se encuentren conectadas por la red vial, a un tiempo de traslado menor o igual al ancho de banda seleccionado.

Resultados

Autocorrelación espacial global

Los resultados de la I de Moran Global muestran una autocorrelación espacial moderada de los índices. Esto es un resultado esperado, ya que es lógico que, aunque los índices varíen en el espacio, la aglomeración de los valores más altos se presente en distintas localizaciones al mismo tiempo (Cuadro 3). En el caso del ICUR, por ejemplo, el índice aumentará necesariamente en la cercanía de las ciudades. Debido a que las ciudades se encuentran físicamente separadas una de otra, es de esperarse que la variación de la asociación se presente a lo largo del territorio nacional. Ese patrón es más claro si se revisan los mapas de la sección "Distribución del desarrollo humano, la desigualdad y el grado de urbanización en México". En el caso del coeficiente Gini y el IDH, sucede algo similar. Los municipios con los valores más altos son, por lo general, adyacentes entre sí, al igual que aquellos municipios con los valores más bajos.

CUADRO 3 | Autocorrelación espacial de tres índices

ÍNDICE	VALOR DE I DE MORAN
Gini	0,64
IDH	0,40
ICUR	0,61

FUENTE CÁLCULOS DE LOS AUTORES.

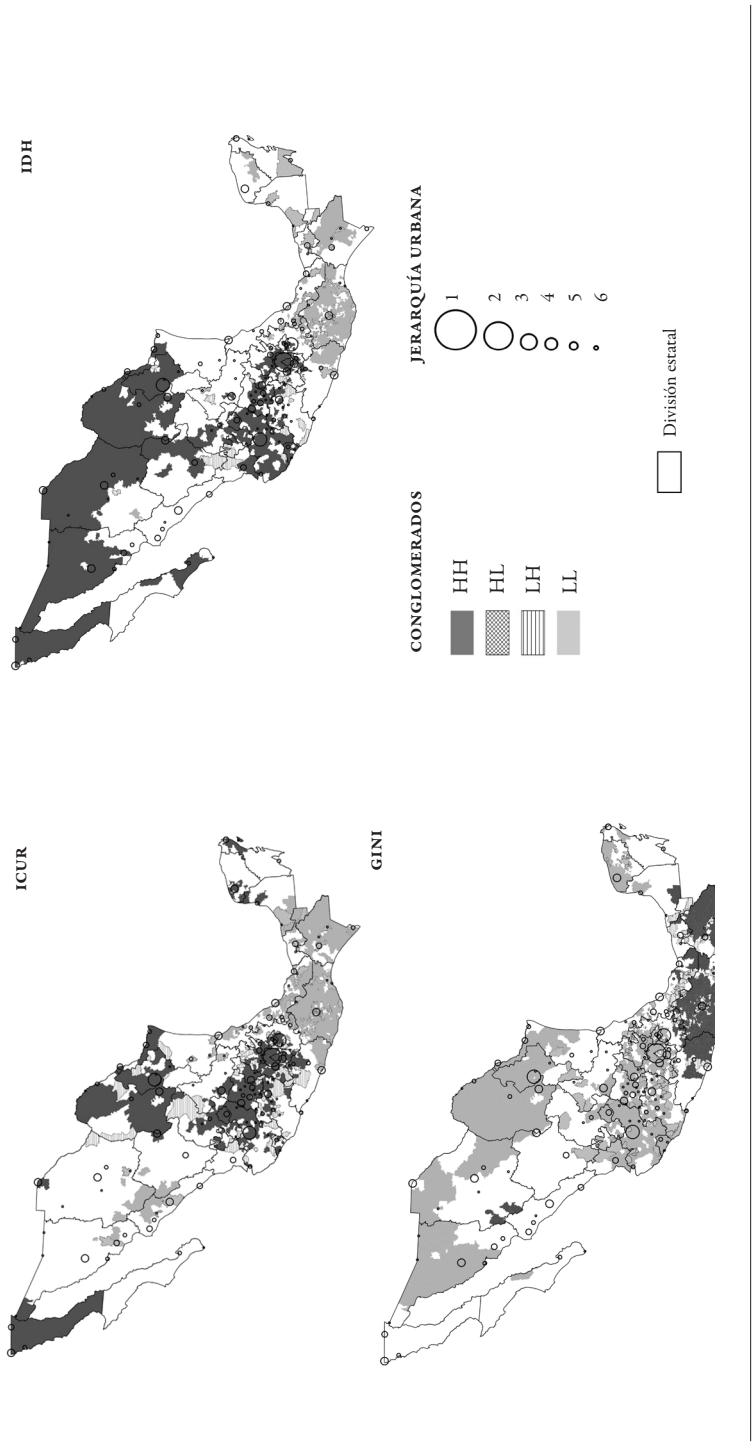


FIGURA 3 | México 2000: Autocorrelación espacial local de tres índices

FUENTE CÁLCULOS DE LOS AUTORES.

Autocorrelación espacial local

Considerando la posibilidad de encontrar distintos lugares con valores autocorrelacionados a lo largo del territorio, la posibilidad de hallar patrones espaciales resulta más factible utilizando la I de Moran local. La Figura 3 muestra el resultado de los conglomerados producidos mediante este procedimiento para los tres índices; y el Cuadro 4, las tablas de contingencia y el estadístico de asociación.

Debido a que λ es un estadístico de reducción proporcional de error, sus valores hacen evidente que existe una asociación alta en la aglomeración de los índices. Es decir, los municipios que se aglomeran por tener un menor grado de desigualdad son, por lo general, municipios que se aglomeran por tener mayores niveles de urbanización y de desarrollo humano. De igual forma y en el otro extremo, las aglomeraciones de municipios con mayor desigualdad tienden a coincidir con aglomeraciones de municipios con bajos niveles de urbanización y menor desarrollo humano.

cuadro 4 | Tablas de contingencia y asociación (λ) entre Gini, IDH e ICUR

	IDH					ICUR					ICUR				
GINI	HH	HL	LH	LL		GINI	HH	HL	LH	LL	IDH	HH	HL	LH	LL
HH	0	14	0	517		HH	2	33	3	580	HH	473	2	11	1
HL	3	0	14	15		HL	6	0	47	13	HL	1	129	0	19
LH	0	136	0	30		LH	1	139	0	48	LH	4	0	12	0
LL	576	1	7	4		LL	564	3	31	3	LL	2	42	0	519
λ = 0.90						λ = 0.83					λ = 0.88				

fuente cálculos de los autores.

Ahora bien, aunque hay un alto número de municipios que se aglomeran en algún tipo de conglomerado, más de la mitad tiene valores que generan una variación aleatoria que no permite su aglomeración. Sin embargo, es evidente que en estos municipios también existen valores de desigualdad, urbanización y desarrollo humano. Falta entonces conocer el efecto conjunto del IDH e ICUR sobre el Gini, tomando en cuenta no solo la variación de los índices dentro de los municipios, sino también los valores en el contexto regional.

Desigualdad, pobreza y urbanización

Los resultados de la RGP se muestran en el Cuadro 5 junto con los estadísticos de diagnóstico que la comparan con una RMCO. La RGP, con una R^2 ajustada de 0,66, explica más de tres veces mejor la variación del Gini municipal que el modelo de regresión simple (R^2_{aj}= 0,21). De igual forma, el resto de los parámetros muestra que la RGP es mucho más robusta que la RMCO: tiene una suma de residuos cuadrados menor y un valor menor del criterio de Akaike. El hecho de que la

R^2 ajustada entre la RMCO y la RGP se triplique, se debe a la asociación espacial (regional) que existe entre los índices. Ciertamente, la interpretación directa de los coeficientes resulta poco intuitiva, ya que los valores intermedios de los índices no tienen una interpretación directa. No obstante, de acuerdo con los coeficientes beta, la urbanización pesa casi dos veces más que el desarrollo humano sobre la variación en la distribución del ingreso.

En la RGP, la variación del Gini tanto en función del ICUR como en función del IDH es la esperada para todos los cuartiles de casos municipales. Es decir que, a medida que la consolidación urbana aumenta regionalmente, en términos del índice Gini, la desigualdad tiende a disminuir. Lo mismo sucede con el desarrollo humano que, a medida que aumenta, disminuye la desigualdad. Aunque para ambas variables el valor máximo es positivo, solo en unos cuantos municipios (que agrupan cerca del 4 por ciento de la población) resultó positiva la asociación entre la urbanización y la desigualdad o entre el desarrollo humano y la desigualdad. Al realizar una inspección de esos casos, no se encontró ninguna característica peculiar, excepto de que se trataba, en la mayoría de ellos, de municipios o costeros o fronterizos. Debido a que esos municipios no están rodeados por completo de otros y, por lo tanto, tienen un número menor de regresores que el promedio, se puede suponer simplemente que son casos atípicos.

CUADRO 5 | Regresión geográficamente ponderada[a] del coeficiente Gini municipal, 2000

	MIN.	1ER CUARTIL	MEDIANA	3ER CUARTIL	MAX.	GLOBAL	BETA GLOBAL
Constante	-2,09	0,63	0,73	0,87	5,2	0,81	
ICUR	-0,16	-0,09	-0,05	-0,03	0,35	-0,06	-0,46
IDH	-6,12	-0,41	-0,25	-0,15	3,28	-0,36	-0,28

DIAGNÓSTICO	PARÁMETROS GLOBALES (RMCO)	PARÁMETROS RGP
Suma de residuos^2	23,4	13,2
R^2 ajustada	0,21	0,66
Regresores efectivos	2	183,2
Criterio de Akaike	-4.515	-5.749,2

FUENTE CÁLCULOS DE LOS AUTORES.

[a] FUNCIÓN GAUSIANA DE PONDERACIÓN ESPACIAL CON ANCHO DE BANDA OPTIMIZADA A 61,2 KM, MEDIANTE DROP -1 CROSSVALIDATION (BIVAND & DANLIN, 2008; FOTHERINGHAM, BRUNSDON & CHARLTON, 2000).

Conclusiones

El propósito de este artículo ha sido medir la asociación entre la desigualdad en la distribución del ingreso, con el desarrollo social y la distribución geográfica de la urbanización en México, a objeto de determinar los factores espaciales que inciden en la generación de la desigualdad. Para ello utilizamos las medidas de autocorrela-

ción espacial global y local entre los Índices de Desarrollo Humano, la desigualdad del ingreso medida en términos del Índice de Gini por municipio, y el Índice de Consolidación Urbano-Regional (ICUR). A partir de estas medidas se determinó la relación que guarda, en términos espaciales, el Gini con los otros dos índices, mediante una regresión geográficamente ponderada. Se encontró que los tres índices tienen una autocorrelación espacial global moderada. Asimismo, que con criterios de autocorrelación local es posible encontrar aglomeraciones espaciales de municipios con valores similares de los tres índices. Más aún, que hay una asociación no paramétrica entre los distintos tipos de *conglomerados* que el procedimiento de autocorrelación local genera para cada índice. Los municipios con valores bajos de Gini (menor desigualdad) suelen ser municipios con valores altos de desarrollo humano y valores altos de urbanización.

El hallazgo más importante es que, debido a que existe una mayor asociación entre el Gini municipal y el ICUR que entre el Gini y el IDH, los factores geográficos que influyen en el acceso a bienes y servicios tendrían una mayor influencia en la desigualdad que los niveles de desarrollo humano. Las características del espacio geográfico desempeñan, así, un papel clave al explicar la variación de la desigualdad en el territorio nacional, en función del desarrollo humano y la urbanización.

Mientras que el modelo de regresión lineal aquí propuesto toma en cuenta los valores municipales de ICUR e IDH para predecir el Gini territorial municipal, el modelo geográficamente ponderado valora, además, las variables independientes de municipios cercanos, ponderando los valores por la distancia. Los resultados de este último modelo explican el doble de la variación en el Gini, respecto de aquellos del modelo de regresión lineal. En términos generales, se encontró que a medida que aumentan los niveles de urbanización y de desarrollo humano, el Gini tiende a disminuir.

De nueva cuenta, el papel del espacio geográfico es determinante porque, incluso si un municipio no tiene un alto nivel de urbanización e IDH, cuando se encuentra cerca de otro(s) municipio(s) con valores altos de urbanización y desarrollo humano, también tenderá a tener un menor grado de desigualdad. Así, para el caso del desarrollo humano, si un municipio pobre está rodeado de municipios en la misma circunstancia, tenderá a ser más desigual que otro municipio pobre cuyos vecinos cercanos tienen un mayor nivel de desarrollo humano. En nuestra opinión, esto significa que, en igualdad de circunstancias, el patrón espacial menos óptimo para una población es aquel donde la pobreza está rodeada de pobreza.

Para el caso de la urbanización, la explicación puede ser similar. Aunque un municipio no cuente con bienes y servicios consolidados, el estar *cerca* de otro que sí los posee le representa ventajas clave de accesibilidad, que influyen sobre la distribución de la riqueza. En nuestra opinión, estos resultados del modelo sugieren la necesidad de un nivel de planeación regional en torno a centros de distintas jerarquías que puedan proveer de servicios urbanos a sus áreas periurbanas y regionales, y no únicamente bajo la óptica de planeación municipal o metropolitana, en el mejor de los casos. Los municipios "cercanos" deben ser considerados en la estimación de la demanda de servicios, no solamente local sino regional.

Los hallazgos de este trabajo fortalecen la hipótesis de que la concentración de bienes y servicios clave en el espacio (reflejadas por el ICUR) explica buena parte de la desigualdad interna de los municipios y representa una dimensión regional importante de atender en la planeación de políticas *ad hoc* para disminuir la desigualdad. Es posible que el ICUR prediga mejor la desigualdad, porque los factores territoriales asociados a la accesibilidad a bienes, servicios e infraestructuras generan mayores oportunidades de empleo, ingreso y consumo. La existencia de estos "activos" territoriales puede influir en la generación de condiciones de desarrollo humano reflejadas en el IDH y en la disminución de las disparidades sociales en el acceso a los recursos que permiten el ingreso, condiciones que incluyen no solo bajas distancias y una determinada densidad de bienes y servicios, sino también la existencia extendida de actividades económicas de mayor calificación. ©EURE

Referencias bibliográficas

Alasia, A. (2002). *Alternative measures of territorial disparity: an application to Canada.* Ponencia presentada en la reunión Working Party on Territorial Indicators. Territorial Development Services, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), París.

Anselin, L. (1995). Local indicators of spatial association. *Geographical Analysis*, *27*(2), 93–115. En http://www.dces.wisc.edu/documents/articles/curtis/cesoc977/Anselin1995.pdf

Arriagada, C. (2000). *Pobreza en América Latina: Nuevos escenarios y desafíos de políticas para el hábitat urbano.* Serie Medio Ambiente y Desarrollo, Cuaderno de trabajo 27. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

Atkinson, A. (1970). On measurement of inequality. *Journal of Economic Theory*, *2*(3), 244–263.

Baharoglu, D. & Kessides, C. (2001). Urban poverty. En J. Klugman (Ed.), *A Sourcebook for Poverty Reduction Strategies* (pp. 124–159). Washington: World Bank. En http://siteresources.worldbank.org/INTPRS1/Resources/383606-1205334112622/4418_chap16.pdf

Bivand, R. & Yu, D. (2008). *Spgwr: Geographically weighted regression*. R package version 0.5-4. http://ncg.nuim.ie/ncg/GWR/index.htm

Boltvinik, J. (2004). Métodos de medición de la pobreza. Una tipología. Limitaciones de los métodos tradicionales y problemas de los combinados. En J. Boltvinik & A. Damián (Coords.), *La pobreza en México y el mundo. Realidades y desafíos* (pp. 437–475). México: Siglo XXI Editores/Gobierno de Tamaulipas.

Bournazou, E. (2008). La segregación social del espacio y la dimensión territorial en los estudios de pobreza urbana. En R. Cordera, P. Ramírez & A. Ziccardi (Coords), *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI* (pp. 394–401). México: Instituto de Investigaciones Sociales (IIS), Universidad Autónoma de México (UNAM)/Siglo XXI Editores,

Brunsdon, C., Stewart-Fotheringham, A. & Charlton, M. E. (1996). Geographically weighted regression: A method for exploring spatial nonstationarity. *Geographical Analysis*, *28*(4), 281–298. doi: 10.1111/j.1538-4632.1996.tb00936.x

Centner, R. (2008). Places of privileged consumption practices: Spatial capital, the dot-com habitus and San Francisco's Internet boom. *City and Community*, *7*(3), 193–223. doi: 10.1111/j.1540-6040.2008.00258.x

Castells, M. (1977). *The urban question*. Londres: Edward Arnold.

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), México (2007). *Los mapas de pobreza en México. Anexo Técnico-metodológico*. México, D.F.: Autor. En http://medusa.coneval.gob.mx/cmsconeval/rw/resource/coneval/med_pobreza/1209.pdf

Consejo Nacional de Población (Conapo), México (2006). *Índices de marginación 2005*. México, D.F.: Autor. En www.conapo.gob.mx/publicaciones/margina2005/IM2005_principal.pdf

Cortés, F. (2002). Consideraciones sobre la marginalidad, marginación, pobreza y desigualdad en la distribución del ingreso. *Papeles de Población*, 31 (enero-marzo), 9–24. En http://redalyc.uaemex.mx/pdf/112/11203101.pdf

Curtis, S. (2004). *Health and inequality. Geographical perspectives*. Londres: Sage.

Delgado, J. & Galindo, C. (2007). Índice de Consolidación Urbano-Regional 2000. En A. Coll-Hurtado (Coord.), *Nuevo atlas nacional de México* (Cap. Sociedad. Tema: Aglomeraciones urbanas multiescala, S XIII-1). México: Instituto de Geografía, UNAM.

Delgado, J., Galindo, C. & Ricárdez, M. (2008). La difusión de la urbanización o cómo superar la dicotomía rural-urbana. En J. Delgado (Coord.), *La urbanización difusa de la Ciudad de México. Otras miradas sobre un espacio antiguo* (pp. 43–74). México: Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Delgado, J., Larralde, A. & Anzaldo, C. (1999). La corona regional de la Ciudad de México. Primer anillo exterior en formación. En J. Delgado & B. Ramírez (Coords.), *Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México* (pp.171–194). México: Universidad Autónoma Metropolitana/Plaza y Valdés.

Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). (2010*). Time for equality. Closing gaps, opening trails*. Brasilia: Autor.

Escobal, J. & Torero, M. (2005). Adverse geography and differences in welfare in Peru. En R. Kanbur & A. Venables*, Spatial inequality and development* (pp. 77–122). Helsinki: UNU-Wider.

Fotheringham, A. S., Brunsdon, C. & Charlton, M. E. (2000). *Quantitative Geography*. Londres: Sage.

Galindo, C. (2007). *Urbanización difusa y reconfiguración rural-urbana en el Centro de México*. Tesis de Maestría en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Getis, A., Mur, J. & H. Zoller (2004). *Spatial econometrics and spatial statistics*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Goerlich, F. & Villar, A. (2009). *Desigualdad y bienestar social. De la teoría a la práctica*. Madrid: Fundación BBVA.

Grusky, D. & Kanbur, R. (2006). Introduction. The conceptual foundations of poverty and inequality measurement. En D. Grusky & R. Kanbur, *Poverty and inequality* (pp. 1–29). Stanford: Stanford University Press.

Kanbur, R. & Venables, A. (2005). Spatial inequality and development. En R. Kanbur & A. Venables (Eds.), *Spatial inequality and development* (pp. 2–11). Oxford: Oxford University Press.

Kanbur, R. (2005). Growth, inequality and poverty: Some hard questions. *Journal of International Affairs*, *58*(2), 223–232. En http://www.arts.cornell.edu/poverty/kanbur/GroIneqPov.pdf

Lojkine, J. (1976). Contribution to a Marxist theory of urbanization. En C. Pickvance (Ed.), *Urban sociology: Critical essays* (pp. 119–146). Londres: Tavistock.

Marcus, L. (2008). Spatial capital and how to measure it. En T. Haas (Ed.), *New urbanism and beyond* (pp. 135–139). Nueva York: Rizzoli.

Meade, M. & Emch, M. (2010). *Medical Geography* [3ª ed.]. Nueva York: Guilford Press.

Moran, P. A. P. (1950). Notes on continuous stochastic phenomena. *Biometrika*, *37*(1–2), 17–23.

Quah, D. (1996). Regional convergence clusters across Europe. *European Economic Review*, *40*, 951–958. En http://dx.doi.org/10.1016/0014-2921(95)00105-0

Rérat, P. & Lees, L. (2011). Spatial capital, gentrification and mobility: Evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, *36*(1), 126–142. Publicado online por primera vez en sept. 28, 2012, doi: 10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x

Rey, S. & Janikas, M. (2005). Regional convergence, inequality and space. *Journal of Economic Geography*, *5*, 155–176

Rey, S. & Montouri, B. (1999). US regional income convergence: a spatial econometric perspective. *Regional Studies*, *33*(2), 143–156. doi: 10.1080/00343409950122945

Sala-i-Martin, X. (1996). The classical approach to convergence analysis. *The Economic Journal*, *106*, 1019–1036. En http://www.nes.ru/dataupload/files/science/reset/Sala_i_Martin1996ej.pdf

Sastré-Gutiérrez, M. & Rey, S. (2008). Polarización espacial y dinámicas de la desigualdad interregional en México. *Problemas del Desarrollo*, *39*(155), 181–204.

Sen, A. (1992). *Inequality re-examined*. Oxford: Oxford University Press.

Seth, S. (2009). Inequality, interactions and human development [Special Issue: Selected papers from the 2008 International Conference of the Human Development and Capability Association]. *Journal of Human Development and Capabilities*, *10*(3), 375–396. doi: 10.1080/19452820903048878

Smyth, F. (2008). Medical geography: understanding health inequalities. *Progress in Human Geography*, *32*(1), 119–127.

Székely, M., López-Calva, L., Meléndez, A., Rascón, E. & Rodríguez-Chamussy, L. (2007). Poniendo a la pobreza de ingresos y a la desigualdad en el mapa de México. *Economía Mexicana Nueva Época 16* (2, segundo semestre), 239–303. En http://www.economiamexicana.cide.edu/num_anteriores/XVI-2/03_SZEKELY.pdf

United Nations Development Programme (UNDP). (2007). *Human Development Report 2007–2008. Fighting climate change: Human solidarity in a divided world*. Nueva York: Autor.

World Bank (2005). La pobreza urbana en México. En *Generación de ingresos y protección social para los pobres. Informe ejecutivo* (pp. 53–66). Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. En http://siteresources.worldbank.org/INTMEXICO/Resources/La_Pobreza_Urbana_en_Mexico.pdf

Ziccardi, A. (2008). Pobreza y exclusión social en las ciudades del siglo XXI. En A. Ziccardi (Comp.), *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI* (pp. 9–33). Bogotá: Siglo del Hombre Editores/Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso)-Comparative Research Programme on Poverty (CROP). En http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/ziccardi/

Repercusiones económicas y sociales de los festivales culturales: el caso del Festival Internacional de Cine de Valdivia

María Devesa. **Universidad de Valladolid, Valladolid, España.**
Andrea Báez. **Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile.**
Víctor Figueroa. **Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile.**
Luis C. Herrero. **Universidad de Valladolid, Valladolid, España.**

RESUMEN | Hoy, y debido a sus repercusiones en los territorios, la cultura y los festivales culturales forman parte de las estrategias de desarrollo local y regional, y de las actuaciones de regeneración urbana. Tales repercusiones pueden ser de carácter social, cultural, turístico o económico, ya que la cultura genera impactos en términos de producción, rentas y empleos. En este marco, el objetivo de este trabajo es analizar la contribución económica del Festival Internacional de Cine de Valdivia a la ciudad y región donde se celebra. Para ello se utiliza la metodología de los Estudios de Impacto Económico, basada en la definición y medición de tres tipos de efectos (directos, indirectos e inducidos). Los resultados muestran que el festival genera una repercusión significativa sobre la economía de la zona, beneficiando especialmente al sector turístico de la ciudad, y a los servicios a empresas. El trabajo pone también de manifiesto la importancia que los espectadores dan a las repercusiones culturales del festival, que constituyen, en realidad, la esencia del mismo.

PALABRAS CLAVE | Capital cultural, competitividad urbana, desarrollo regional y local

ABSTRACT | *Today, culture and cultural festivals are part of the strategies of local and regional development and urban regeneration actions as a result of the impact that these goods can generate on the territories. These repercussions could be social, cultural, touristic or economic, since cultural goods and cultural events generate impacts in terms of production, income and jobs. The aim of this paper is to analyze the economic contribution of the Valdivia International Film Festival to the city and region where it is held. The Economic Impact Study methodology is used for this purpose, based on the definition and valuation of three types of effects (direct, indirect and induced). The results show that the festival generates a significant impact on the economy of the area, benefiting especially the tourism sector of the city and business services. The work also highlights the importance attached by the attendees to the cultural impacts of the festival, which are, in fact, the essence of the event.*

KEY WORDS | *Cultural capital, urban competitiveness, regional and local development*

Recibido el 28 de julio de 2010, aprobado el 15 de agosto de 2011

E-mail: María Devesa, mdevesa@eco.uva.es | Andrea Báez, abaez@uach.cl | Víctor Figueroa, vfiguero@uach.cl | Luis C. Herrero, herrero@emp.uva.es

Introducción

En los últimos años se ha producido un uso creciente del factor cultural como determinante de las políticas de desarrollo local y regional y de las estrategias de regeneración urbana (Bianchini & Parkinson, 1994; Lim, 1993; Scott, 2000). En efecto, parece confiarse en las actividades culturales como fuente de riqueza y empleo, eminentemente por la atracción de flujos de gastos y rentas ligados al turismo cultural, pero también mediante la transformación y desarrollo del tejido productivo que, en conjunto, procuran nuevas ventajas comparativas para las ciudades y las regiones.

A su vez, y derivado de este fenómeno, la cultura se está convirtiendo en un factor de ordenación urbana, no solo por lo que implica la dotación de nuevas infraestructuras culturales y la regeneración de espacios urbanos, sino también por la diversificación de la oferta cultural y los reclamos turísticos que, en suma, tratan de configurar una imagen más atractiva y representativa de la calidad de vida, capaz de competir con otros enclaves o territorios mediante esa estrategia de diferenciación. De este modo, las ciudades y las regiones compiten entre sí en la satisfacción de las necesidades de los diferentes grupos de usuarios —visitantes, residentes, inversores y empresas— y la cultura refuerza, en ese sentido, la competitividad de la zona (Evans, 2001; Gibson & Stevenson, 2004; Richards & Wilson, 2004). En este inicio del siglo XXI, hay una marcada convergencia entre la esfera cultural y la económica, lo que supone una de las características distintivas de los procesos contemporáneos de urbanización, donde la cultura no se entiende tanto como una dotación heredada, sino como un potencial creativo capaz de proyectar nuevas ventajas comparativas y también nuevos factores de diferenciación urbana (Scott, 2000). Hoy las ciudades compiten en el desarrollo cultural y creativo para atraer una nueva clase creativa (Florida, 2002), y lo hacen a partir de la producción cultural de base tecnológica, que ayuda a desarrollar la imagen y los símbolos que son vitales para el éxito competitivo de la nueva economía (Richards & Palmer, 2010).

En este contexto hay que entender el crecimiento de la oferta de actividades culturales de las ciudades y regiones, paralelo a un ascenso notable en el interés por la cultura y en el consumo cultural (Frey, 1994). Ejemplos de esta tendencia son el esfuerzo reciente en la restauración y puesta en valor de numerosos legados patrimoniales; el *boom* museístico de los últimos años; o la mejora de las infraestructuras de las artes escénicas, como auditorios, teatros y palacios de festivales y congresos. Asimismo destaca el aumento del número de eventos y festivales culturales, en un fenómeno que algunos autores han denominado como de *festivalización* de las ciudades (Richards, 2007).

Los festivales culturales constituyen uno de los prototipos más representativos del patrimonio cultural y, a la vez, se han convertido en uno de los fenómenos más dinámicos del panorama cultural actual. Su número ha crecido sustancialmente en los últimos años, de manera que varias ciudades en los distintos continentes tienen uno o varios festivales dedicados a alguna manifestación artística. En la actualidad, los festivales no solo cumplen su papel tradicional como institución que permite

presentar, difundir o preservar la cultura de una sociedad, sino que destacan también por su capacidad para generar riqueza en las ciudades donde se celebran, por su contribución a la diversificación del producto turístico o a la mejora de la imagen del lugar. Los festivales tienen, en definitiva, una dimensión cultural, económica y turística que no es nueva en esencia, pero sí en cuanto a su expansión en los últimos años, lo que ha suscitado un interés creciente de la comunidad científica.

Los festivales culturales tienen una relación importante con el lugar donde se celebran, ya que, por una parte, vienen condicionados por el territorio, su historia y sus gentes; y, por otra, generan repercusiones e impactos en los lugares donde se celebran y organizan. Esos impactos han sido analizados tanto desde un punto de vista teórico como práctico, y desde distintas disciplinas académicas (economía, geografía, sociología, marketing o turismo), por lo que existen diferentes maneras de abordar su estudio y clasificación. Así, algunos autores como Moscardo (2008) hablan de impactos económicos, físicos, socioculturales, psicológicos, turísticos y de desarrollo regional de la comunidad. Otros, como Quinn (2005), analizan el efecto de los festivales como creadores de imagen o como atractivos turísticos, el papel de los eventos en la creación de un sentido de comunidad o su desempeño en el binomio globalización y diversidad local. También Crespi-Vallbona y Richards (2007) analizan los efectos de los festivales y eventos desde una doble perspectiva: los festivales en el desarrollo urbano y artístico (festivales como catalizadores de renovación urbana, atracción de turismo, mejora de la imagen y creadores de empleo) y los festivales en ciudades habitables (el papel de los festivales en la mejora de los valores cívicos de la sociedad, desarrollo de la identidad y sentido del lugar).

En términos generales, podemos distinguir distintos tipos de impactos o repercusiones de los festivales y eventos culturales en el lugar donde se celebran; son impactos cuya delimitación es imprecisa, ya que están interrelacionados entre sí, pero, pese a ello, es posible mencionar los cinco siguientes:

a) *Repercusiones económicas*. Los efectos económicos que los festivales culturales pueden generar sobre el desarrollo económico local y regional se pueden dividir en dos grandes grupos. Por una parte, los efectos a corto plazo, relacionados con el poder de atracción y creación de gasto de estos eventos. Los festivales atraen a espectadores locales y visitantes que gastan su renta en las actividades culturales, así como en otros bienes y servicios relacionados, lo que a su vez provoca efectos de arrastre sobre el resto de la economía. Estos impactos pueden ser medidos por metodologías de evaluación económica, como los Estudios de Impacto Económico (vid. *in extenso* Devesa Fernández, 2006). Por otra parte, están los efectos económicos a largo plazo, que hacen referencia a las modificaciones de la estructura productiva, urbana y social del territorio, y están relacionados a su vez con los efectos culturales, sociales o físicos. Podemos distinguir aquí el rescate de edificios y la ordenación urbana; la capacidad para atraer residentes, empresas e inversiones; la mejora del nivel educativo y fomento de la creatividad; la mejora de la posición competitiva del territorio; y

los avances sociales en términos de cohesión social, bienestar de los ciudadanos o sentido de identidad (vid. *in extenso* Herrero Prieto, 2011).

b) *Repercusiones turísticas*. Los festivales culturales constituyen en la actualidad un recurso importante para ciudades y regiones (Weiler & Hall, 1992), así como uno de los atractivos más destacados dentro del turismo (Chacko & Schaffer, 1993; Crompton & McKay, 1997; Grant & Paliwoda, 1998). La celebración de un festival puede ser un factor decisivo en la elección de un destino, una razón de peso en la repetición de la visita o un elemento que mejore la satisfacción de los visitantes, lo que permite desarrollar el perfil turístico y la imagen cultural del lugar (Getz, 1997). Evidentemente, el poder de atracción variará de un caso a otro, pero su potencial colectivo como recurso turístico parece hoy ilimitado. Ello genera, a su vez, un impacto económico en términos de producción, rentas y empleo.

c) *Repercusiones culturales*. Un evento cultural, por definición, tiene su foco puesto en la cultura, aunque pueda contener otros elementos. En ese sentido, los festivales son un lugar donde ver y participar en manifestaciones artísticas que no se pueden ver el resto del año. Proporcionan oportunidades culturales para las audiencias —ya sean locales o foráneas— que muchas veces son innovadoras, vanguardistas y novedosas, y que complementan, por tanto, las infraestructuras culturales fijas. Son bienes culturales complejos donde las actuaciones no están aisladas, sino que forman parte de un proceso con un objetivo determinado. Son centros de transferencia cultural, donde se consume cultura (los espectadores), se reproduce cultura (obras de teatro, por ejemplo) e incluso se produce cultura (un ambiente determinado, debate o creatividad, pero también productos concretos, como por ejemplo las orquestas propias de algunos festivales). Funcionan, en ocasiones, como faros para la creación artística, ya que pueden asumir riesgos artísticos mayores que las infraestructuras culturales fijas (Frey & Busenhart, 1996). Ello permite ofrecer una cultura alternativa, diferente y a veces innovadora que aumenta la oferta cultural de las ciudades y regiones.

d) *Repercusiones sociales*. Los festivales culturales pueden contribuir al desarrollo social, tanto desde un punto de vista personal (autoestima, confianza, creatividad) como desde una perspectiva general (creación de una atmósfera social agradable). En ese sentido, las posibilidades culturales que ofrecen los festivales, junto con la atmósfera de celebración que caracteriza a este tipo de eventos (Getz & Cheyne, 1997; Waterman, 1998), pueden generar beneficios sociales que están relacionados, en términos generales, con la mejora del bienestar de los ciudadanos, la cohesión social y el desarrollo de valores cívicos. Todo ello como consecuencia de las oportunidades de aprendizaje de los eventos culturales, la exposición a la creatividad, la creación de redes y relaciones entre personas y la estrecha relación que los festivales tienen con el lugar en que se

celebran (Moscardo, 2008). En definitiva, favorecen la creación de un sentido de lugar por parte de los ciudadanos, así como la generación de un espacio social y de interacción.

e) *Repercusiones físicas*. Los festivales traspasan, en ocasiones, las repercusiones culturales y sociales y dejan una huella más profunda en el territorio, una huella física. La edificación de instalaciones fijas para el festival, la reordenación de espacios urbanos para su celebración, el desarrollo de actividades el resto del año o de nuevas zonas de la ciudad, pueden tener un reflejo en la arquitectura, el urbanismo y el uso de los espacios públicos y privados del lugar (Bianchini & Parkinson, 1994; Evans, 2005; Hall, 2000). Este tipo de repercusiones son más patentes en el caso de los grandes eventos culturales, pero a una escala menor los festivales también impactan en el lugar donde se celebran.

En línea con estas ideas, el presente trabajo se centra fundamentalmente en el primero de los aspectos señalados anteriormente. Así, el objetivo fundamental de este artículo es determinar el impacto económico a corto plazo de un festival cultural sobre el territorio que lo acoge, por medio de la metodología de los Estudios de Impacto Económico, una aproximación basada en la definición y medición de tres tipos de efectos: los efectos directos, indirectos e inducidos. El prototipo de estudio es el Festival Internacional de Cine de Valdivia, uno de los festivales cinematográficos más importantes de Chile y un exponente interesante de un tipo de festival mediano, muy vinculado a la ciudad que lo acoge y con una evidente vocación cinéfila. Asimismo y como objetivo complementario, se analizan otras repercusiones que genera el festival desde los puntos de vista social, cultural o cinematográfico.

Partiendo de este planteamiento, el artículo se estructura en cinco apartados. Tras esta introducción, que ha pretendido reflejar la relación entre los festivales culturales y el territorio, se analiza y detalla la metodología de los Estudios de Impacto Económico, así como las particularidades de su aplicación al objeto de estudio. En el tercer apartado se presentan los resultados de la investigación, es decir, el impacto económico del festival. A continuación se analizan otras repercusiones de carácter social o cultural del evento. Finalmente, se desarrollan las principales conclusiones y reflexiones deducidas de la investigación.

Metodología

Definición y metodología de los Estudios de Impacto Económico

Los Estudios de Impacto Económico (EIE), también conocidos como *método de los efectos*, tratan de estimar la importancia económica de las artes y analizar los flujos de actividades e ingresos vinculados a la existencia de una determinada manifestación cultural (Martinello & Minnon, 1990). Aunque su definición varía de unos casos a otros, el objetivo fundamental de estos estudios es medir los efectos derivados de la presencia de una actividad u organización cultural sobre una de-

terminada área geográfica y en un determinado periodo. Se trata, en definitiva, de hacer aparecer los grandes flujos de rentas generados por la actividad cultural sobre la economía local o regional.

Estos estudios no son especialmente complicados desde el punto de vista conceptual, pero presentan algunas limitaciones y dificultades técnicas que han generado críticas, así como el planteamiento de metodologías alternativas de evaluación económica. El principal problema deriva del mal uso que se ha dado a veces a este tipo de estudios al tratar de justificar la intervención pública en cultura, ya que en los EIE no hay comparación entre alternativas de gasto posibles. Además, estos estudios no tienen en cuenta las repercusiones negativas que se pueden generar en el lugar (aumento del gasto en servicios de limpieza o seguridad, por ejemplo), que sí analizan otras metodologías. Finalmente, dificultades técnicas (conocimiento del número de espectadores, análisis depurado del gasto, modelización del tejido productivo, etcétera) y análisis poco cuidadosos han dado lugar a resultados exagerados en algunos estudios. Pero, a pesar de las limitaciones, el interés de los EIE deriva de la escrupulosidad en el método y de la realización del trabajo de campo para conocer los flujos económicos generados por la cultura, evitando sobredimensionamientos. En ese sentido, existen ejemplos interesantes y acreditados en el ámbito de los festivales culturales, entre los que podemos destacar los trabajos de Capaul (1988); Devesa Fernández (2006); The City of Edinburgh Council (2005); Herrero, Sanz, Bedate, Devesa y Del Barrio (2004); Perles Ribes, 2006; o Tyrrel e Ismail (2005).

Los EIE tienden a adoptar una metodología común, aunque existen diferencias entre unas aplicaciones y otras. En términos generales, distinguen tres tipos de efectos o impactos (Seaman, 2003). En primer lugar, los *efectos directos*, o gastos de la institución cultural analizados en términos de salarios, compras u otros conceptos. Son medidos mediante los presupuestos de la institución, es decir, por el análisis contable de los ingresos y gastos. En este sentido, se debe separar el gasto realizado en el área de referencia y el gasto realizado fuera de la misma, para poder asignarlo correctamente al ámbito de estudio. En segundo lugar tenemos los *efectos indirectos*, o gastos que realizan los espectadores como consecuencia del consumo cultural (entradas, alojamiento, comidas, etcétera). Suelen ser estimados por una encuesta al público asistente en la que se pregunta al encuestado por el gasto que espera realizar. Esta categoría presenta varias dificultades, que analizaremos en el siguiente apartado del artículo. Por último, los *efectos inducidos* son las repercusiones económicas de los gastos anteriores en el resto de la economía por medio del concepto multiplicador. Existen diferentes maneras de abordar el análisis del multiplicador, siendo habitual en los estudios de cultura y de turismo el uso de los multiplicadores insumo-producto derivados de las tablas del mismo nombre.

El análisis insumo-producto trata de medir los efectos que produce una variación en la demanda final sobre el sistema productivo en las Tablas Insumo-Producto (TIP) desarrolladas por Leontief en los años treinta. Las TIP son un instrumento económico que permite fotografiar la estructura económica de una zona y mostrar las interrelaciones entre todos los agentes de la economía (Cuadrado &

Arranz, 1996). Las TIP están formadas por tres grandes matrices —matriz de consumos intermedios, matriz de demanda final y matriz de *inputs* primarios—, siendo la más sustantiva la matriz de consumos intermedios, ya que en ella se desagrega la economía de un país o región en un determinado número de ramas de actividad (actividades homogéneas) y se muestran las relaciones de compraventa entre estas ramas o sectores (para un mayor detalle de la metodología Insumo-Producto puede consultarse Cuadrado & Arranz, 1996; Muñoz Cidad, 2000; Pulido & Fontela, 1993; Uriel, 1997).

Operando la matriz de consumos intermedios y definiendo los coeficientes técnicos, elemento fundamental del análisis de Leontief, llegamos a la matriz inversa de Leontief $(I–A)^{-1}$, formada por elementos α_{ij} que miden el esfuerzo productivo total que debe realizar la rama i si desea satisfacer un aumento unitario en la demanda final de los productos de la rama j. La suma de los elementos de cada columna son los multiplicadores sectoriales, que muestran cuánto tendrá que incrementarse la producción global del sistema productivo para satisfacer un aumento de una unidad en la demanda final de productos de la rama j. Es decir, en qué medida j difunde su propia actividad a lo largo del sistema productivo (Pulido & Fontela, 1993).

Aplicación de los Estudios de Impacto Económico al caso del Festival Internacional de Cine de Valdivia

El Festival Internacional de Cine de Valdivia (FICV) nació en 1994 bajo iniciativa y amparo de la Universidad Austral de Chile y es considerado, hoy, uno de los festivales cinematográficos más importantes del país. Entre sus objetivos figuran contribuir al desarrollo de la industria audiovisual chilena, presentar nuevas propuestas cinematográficas y ser un lugar de encuentro de la industria audiovisual. A la vez, el festival establece como meta contribuir al desarrollo cultural de la nueva región de Los Ríos, ser una ventana de la región hacia el mundo y contribuir al turismo de la zona. En definitiva, ayudar al desarrollo y difusión de la industria audiovisual regional y nacional, contribuyendo así a la descentralización de la actividad cultural y económica del país.[1]

El FICV se celebra a lo largo de seis días del mes de octubre y está organizado en torno a cinco secciones fijas (muestra oficial) y una serie de secciones no competitivas dedicadas a diferentes autores, temas o cinematografías (muestra paralela). Organiza, asimismo, otras actividades para el público y los profesionales del sector, como foros, conferencias, talleres o la Mesa de Negocios, que constituye un espacio para la compraventa de películas. Un total de seis salas de cine de la ciudad acogen las proyecciones en una media de cinco sesiones diarias en diferentes horarios del día, que en 2008 fueron seguidas por casi 17.000 espectadores.

La aplicación de la metodología de los estudios de impacto al caso concreto del FICV exige, lógicamente, una serie de matices y adaptaciones a las particularidades del caso de estudio. Así, brevemente, debemos comentar esos matices, recordando

1 Página web del FICV: http://www.ficv.cl/

previamente que el objetivo fundamental del estudio es medir el impacto económico generado por este evento cinematográfico sobre la economía de la ciudad de Valdivia y la región de Los Ríos en 2008. De este modo, los *efectos directos* son los gastos realizados por el Festival Internacional de Cine de Valdivia en la zona de referencia y han sido obtenidos a partir de los presupuestos del festival de 2008. Los datos fueron proporcionados por la propia organización del festival, quien a su vez discriminó qué tipo de gastos eran ejecutados propiamente en la región y cuáles debían imputarse fuera de este espacio regional.

En cuanto a los *efectos indirectos*, estos son los gastos de los espectadores no locales o turistas relacionados con la celebración del festival, y fueron evaluados mediante una encuesta al público asistente. Esta categoría presenta varias dificultades, que señalamos a continuación, a la vez que explicamos cómo se han abordado en nuestro caso concreto de estudio:

a) Doble contabilización de ciertas partidas de gasto en los efectos directos e indirectos, que lleva a sobredimensionar los resultados. Este problema se ha solucionado no incluyendo, entre las categorías de gasto de la encuesta, las entradas y los productos que vende el festival (libros, carteles, etcétera), ya que están en la contabilidad del festival y, por tanto, en la categoría de impacto anterior.
b) Determinación de la entrada neta de dinero, es decir, el gasto de las personas que vienen de fuera o turistas. La determinación de la entrada neta de dinero en la economía local como consecuencia de la celebración del festival se realizó preguntando a los asistentes por su lugar habitual de residencia, lo que nos ha permitido distinguir entre el público local y el público no local. El gasto del público local no se incluye, en principio, en el estudio de impacto económico, ya que no es una entrada neta de dinero, sino una reasignación de la demanda; es decir, se trata de un gasto que no se perdería de no celebrarse el evento, sino que se realizaría en otras partidas y consumos. El gasto de los espectadores de fuera sí se tiene en cuenta, puesto que si no hubiese festival, se perdería definitivamente. Por lo tanto, el impacto indirecto está estrechamente vinculado a la capacidad de atracción de visitantes foráneos y, así, a la dimensión turística del festival.
c) Determinación de los gastos realmente imputables al festival, especialmente en el caso de los viajes con varios propósitos. El gasto realmente imputable al FICV se ha determinado con una pregunta a los asistentes no locales sobre el motivo de su viaje a Valdivia. Si el motivo del viaje es fundamentalmente el festival, se asigna el 100 por ciento del gasto señalado; si el festival es uno de los motivos de la presencia en la ciudad, se asigna el 50 por ciento; y si el festival no ha influido en su decisión de viaje, no se tiene en cuenta ningún gasto (véase Devesa Fernández, 2006; Herrero et al., 2004; Stanley, Rogers, Smeltzer & Perron, 1998).
d) Finalmente, para asignar correctamente el gasto realizado en la economía de la ciudad y de la región se preguntó a los encuestados por el gasto medio diario

realizado en la zona, siendo, por tanto, el propio espectador el encargado de discriminar entre el gasto total que esperaba realizar en el viaje y qué parte realizaría específicamente en Valdivia y la región de Los Ríos.

La encuesta al público asistente fue realizada durante la decimoquinta edición del FICV, celebrada entre el 3 y el 8 de octubre de 2008. El sistema de encuesta escogido fue el de "entrega-recogida" o encuesta autocumplimentada, por el cual se entregaba la encuesta a la entrada de la sesión cinematográfica y debía ser devuelta a la salida. El sistema de muestreo fue de tipo aleatorio, consistente en la entrega de una encuesta a espectadores de diferentes ciclos, salas, horarios y días de celebración del festival. Un total de 1.860 cuestionarios fueron entregados, de los cuales 750 fueron contestados y devueltos, lo que supone una tasa de respuesta del 40 por ciento. Las 750 encuestas válidas suponen un error muestral del ±3,6 por ciento para un nivel de confianza del 95 por ciento.

Finalmente y para cerrar el proceso metodológico, los *efectos inducidos* del modelo de impacto económico han sido calculados mediante los multiplicadores insumo-producto derivados de las Tablas Insumo-Producto de Chile para el año 2003, elaboradas por el Banco Central de Chile (2006), y que son las últimas disponibles para la realización de este estudio. En ese sentido, hemos clasificado los efectos directos e indirectos del modelo en cinco categorías diferentes de gasto y, para el cómputo de los efectos inducidos, hemos aplicado tres multiplicadores sectoriales (comercio, hoteles y restaurantes; transportes y comunicaciones; servicios empresariales) y un multiplicador general para el epígrafe de los sueldos y salarios. Este último se ha calculado como media ponderada de los multiplicadores sectoriales según el peso específico de cada sector en la economía.

Resultados

El impacto del Festival Internacional de Cine de Valdivia

Comenzando por el cómputo de los *efectos directos*, el FICV gastó en 2008 un total de 220,4 millones de pesos, de los que el 76,5 por ciento, es decir, 168,7 millones, quedó en la economía de la región (Cuadro 1). Es el gasto realizado en la región, proporcionado por la organización del festival, el que se tiene en cuenta en el estudio de impacto económico.

Del dinero gastado en la economía regional, la partida más importante es la relacionada con la programación (42,8 por ciento del total), en la que quedan reflejados fundamentalmente el alquiler de las salas de proyección, la publicidad, el transporte de las películas, la organización de la Mesa de Negocios o las publicaciones del festival. En segundo lugar, destaca la partida de sueldos y salarios del personal (27,3 por ciento), seguida del gasto en invitados (17,1 por ciento) y en la administración del evento (7,5 por ciento).

Para calcular, en segundo lugar, los *efectos indirectos*, debemos conocer específicamente varios datos, obtenidos en su mayoría en la encuesta realizada al público asistente:

- Número de espectadores diferentes: cociente entre el número total de asistentes (15.698) y el número de películas vistas en media por los espectadores (8,29); un total de 1.894 personas distintas.
- Origen de los espectadores, para distinguir entre los espectadores locales (48 por ciento del total, es decir, 909 espectadores distintos) y no locales (52 por ciento del total o 985 espectadores diferentes); solo el gasto de los turistas (espectadores no locales) entra en el estudio.
- Motivo de asistencia de los espectadores no locales, para poder asignar correctamente el gasto realizado: el 83,9 por ciento tuvo el festival como principal motivo de su viaje a Valdivia; 10,1 por ciento se desplazó a la ciudad por varios motivos, incluido el FICV; el 6,0 por ciento restante (cuyo gasto no entra en el estudio de impacto) declaró que su presencia en la ciudad no tenía nada que ver con el festival. En términos reales, esto se traduce en 826 espectadores distintos que tuvieron el festival como motivo principal del viaje, y 99 como motivo secundario.
- Gasto medio diario por partidas, segmentado por motivo del viaje.
- Número medio de días y noches de estancia en la zona, en función del motivo de asistencia. Los espectadores que tuvieron el festival como motivo principal asistieron una media de 4,4 días y una noche menos. Los espectadores que se desplazaron por varios motivos asistieron una media de 4,3 días y una noche menos.

Una vez obtenidos todos estos datos, podemos realizar los cálculos pertinentes para el cómputo de los efectos indirectos en el impacto económico del festival, tal y como se muestra en detalle en el Cuadro 2 y de manera resumida en el Cuadro 3.

cuadro 1 | Gasto del FICV (efecto directo)

partidas	gasto total (pesos)	gasto fuera de la región (pesos)	gasto en la región		% gasto realizado en la región sobre el total
			(pesos)	US$[A]	
Personal	53.856.430	7.858.519	45.997.911	88.154	85,4
Invitados	28.873.735	0	28.873.735	55.336	100,0
Programa	72.774.512	555.810	72.218.702	138.406	99,2
Administración	34.221.577	21573123	12.648.454	24.241	37,0
Premios	22.763.286	21.756.936	1.006.350	1.929	4,4
Otros	8.000.000	0	8.000.000	15.332	100,0
total	220.489.540	51.744.388	168.745.152	323.397	76,5

fuente elaboración propia sobre la base de datos aportados por la organización del FICV.

[A]Tipo de cambio promedio en 2008 según el Banco Central de Chile: 521,79 pesos por dólar.

CUADRO 2 | Gasto de los asistentes no locales al FICV

	MOTIVO PRINCIPAL			MOTIVO SECUNDARIO		
	GASTO MEDIO DIARIO[A] (PESOS)	ESTANCIA MEDIA[A] (DÍAS/ NOCHES)	GASTO ESTANCIA[B] (100%)	GASTO MEDIO DIARIO[A] (PESOS)	ESTANCIA MEDIA[A] (DÍAS/ NOCHES)	GASTO ESTANCIA[C] (50%)
Alojamiento	4.722	3,4	13.105.867	3.276	3,3	531.869
Comidas	4.352	4,4	15.674.772	3.690	4,3	781.690
Entretenimiento	1.486	4,4	5.350.592	1.509	4,3	319.616
Transportes	739	4,4	2.660.597	1.069	4,3	226.471
Compras	1.844	4,4	6.641.852	2.707	4,3	573.483
TOTAL	13.143		43.433.680	12.250		2.433.130

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA SOBRE LA BASE DE LA ENCUESTA AL PÚBLICO ASISTENTE.

NOTAS [A]ESTIMACIÓN A PARTIR DE LA ENCUESTA AL PÚBLICO ASISTENTE. [B]GASTO ESTANCIA MOTIVO PRINCIPAL = GASTO ´ ESTANCIA MEDIA ´ 1 ´ 826 ESPECTADORES DIFERENTES CON MOTIVO PRINCIPAL. [C]GASTO ESTANCIA MOTIVO SECUNDARIO = GASTO ´ ESTANCIA MEDIA ´ ½ ´ 99 ESPECTADORES DIFERENTES CON MOTIVO SECUNDARIO.

CUADRO 3 | Gasto total del público asistente (efecto indirecto)

	GASTO TOTAL		%
	PESOS	US$[A]	
Alojamiento	13.637.736	26.136	29,7
Comidas	16.456.462	31.538	35,9
Entretenimiento	5.670.208	10.867	12,4
Transportes	2.887.068	5.533	6,3
Compras	7.215.336	13.828	15,7
TOTAL	45.866.809	87.903	100,0

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA SOBRE LA BASE DE LA ENCUESTA AL PÚBLICO ASISTENTE.

[A]TIPO DE CAMBIO PROMEDIO EN 2008 SEGÚN EL BANCO CENTRAL DE CHILE: 521,79 PESOS POR DÓLAR.

Como puede observarse, el efecto indirecto del FICV sobre la economía de la ciudad de Valdivia y la región de Los Ríos fue de 45.866.809 pesos. De estos gastos, la parte más importante corresponde a la partida de comidas (35,9 por ciento del total), seguida del alojamiento (29,7 por ciento) y de las compras (casi el 16 por ciento). El gasto total de las personas que se desplazaron a Valdivia motivadas principalmente por el festival ascendió a 43,4 millones de pesos, y el gasto de los asistentes que señalaban tener varios motivos para estar en la ciudad durante el festival fue de 2,4 millones de pesos.

Una vez conocidos los gastos directos e indirectos, podemos reorganizarlos en una serie de categorías básicas y calcular los *efectos inducidos* por medio de los multiplicadores interiores sectoriales de Chile para el año 2003, últimos existentes y los más apropiados para el estudio.[2] Tal y como se ha señalado anteriormente, se han aplicado tres multiplicadores sectoriales y uno general (sueldos y salarios), que es una media ponderada de todos los multiplicadores sectoriales en función del peso de la producción de cada sector. Los multiplicadores utilizados corresponden a la TIP de doce sectores de la economía chilena.[3] Los resultados aparecen recogidos en el Cuadro 4.

cuadro 4 | Efectos inducidos sobre la economía regional

	gastos directos (a)	gastos indirectos (b)	suma de gastos (c = a + b)	multiplicador: sectores utilizados[a]	multiplicador[a] (d)	efecto inducido (c x d)
Personal y premios	47.004.261	-	47.004.261	M General	1,6503	77.569.285
Alojamiento, restauración y entretenimiento	36.873.735	35.764.406	72.638.141	7 Comercio, hoteles y restaurantes	1,7796	129.269.750
Compras	7.250.272	7.215.336	14.465.608	7 Comercio, hoteles y restaurantes	1,7796	25.743.575
Transportes y comunicaciones	18.871.058	2.887.068	21.758.126	8 Transporte y comunicaciones	1,6197	35.242.440
Servicios a empresas	58.745.826	-	58.745.826	9 Intermediación financiera y servicios empresariales	1,4494	85.143.742
total	168.745.152	45.866.809	214.611.961			352.968.792

fuente elaboración propia.

[a]Banco Central de Chile (2006).

La repercusión o gasto total del festival sobre la economía de la ciudad es la suma de los efectos anteriormente descritos: un total de 352 millones de pesos que se diluyen por el tejido empresarial de la zona de referencia, tal y como queda reflejado en el Cuadro 5.

2 En el caso de los gastos directos, la agrupación se ha realizado gracias al detalle en las partidas de gasto del presupuesto del festival proporcionado por la organización, que ha permitido clasificar el gasto según las categorías establecidas en el Cuadro 4, para poder aplicar los multiplicadores insumo-producto. En el caso de los gastos indirectos, hemos agrupado las categorías de alojamiento, comidas y entretenimiento del Cuadro 3 en una sola partida, y conservado el detalle de las otras dos (véase Cuadro 3).

3 En realidad, los multiplicadores aplicados hacen referencia a la economía de Chile, y no de la región de Los Ríos, ya que no existen Tablas Insumo-Producto para la región. Existe, por tanto, un desfase en los efectos inducidos que supone uno de los límites de la investigación y que nos hace considerar los efectos inducidos y, por tanto, el efecto total, como un máximo, aunque los multiplicadores regionales suelen ser menores que los multiplicadores nacionales.

CUADRO 5 | Impacto total del FICV

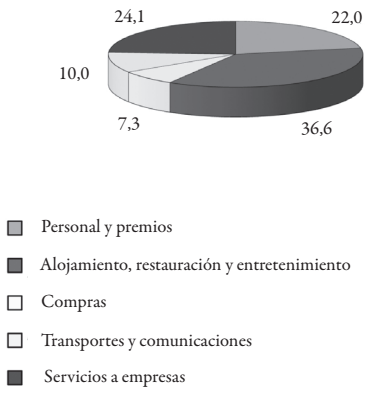
	PESOS	US$[A]
Gasto directo	168.745.152	323.397
Gasto indirecto	45.866.809	87.903
Gasto inducido neto	138.356.830	265.158
EFECTO TOTAL	352.968.792	676.458

FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

[A]TIPO DE CAMBIO PROMEDIO EN 2008 SEGÚN EL BANCO CENTRAL DE CHILE: 521,79 PESOS POR DÓLAR.

Los sectores más beneficiados por la celebración del festival son hostelería y restaurantes, es decir, el sector turístico de la ciudad (Figura 1). En segundo lugar, los servicios a las empresas, ya que un festival es una actividad que reclama numerosos servicios empresariales. Los transportes y comunicaciones son el tercer sector más beneficiado (10 por ciento de los efectos), y el sector comercial recibe el 7,3 por ciento de los beneficios del festival, ya que ingresan, en una semana, más de 25 millones de pesos. Finalmente, 22 por ciento no puede ser asignado directamente a ningún sector de actividad, ya que deriva de las contribuciones monetarias en sueldos y salarios, por lo que su detalle exigirá un estudio posterior.

FIGURA 1 | Distribución del efecto total por sectores (porcentajes)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Los efectos que acabamos de analizar hacen referencia al impacto económico del FICV a corto plazo sobre la ciudad y región donde se celebra. En este caso solo hemos tenido en cuenta, en los efectos indirectos, el gasto de los espectadores de fuera de la zona, es decir, el gasto de los visitantes, que es el caso más extremo y ortodoxo desde el punto de vista económico. Sin embargo, en algunas ocasiones es posible tener en cuenta también el gasto de los espectadores locales, normalmente en el caso de eventos culturales que, por su carácter extraordinario, generan en los ciudadanos unos gastos de renta adicionales y fuera del rango ordinario.

En el caso del FICV, el 42,5 por ciento de los espectadores locales señala que su asistencia al festival le genera un desembolso económico superior al habitual. Así, si tenemos en cuenta el gasto en comidas, entretenimiento, transporte y compras de esos espectadores locales, quienes de media asisten 3,4 días al evento, podríamos añadir 6.875.847 pesos adicionales a los efectos indirectos. Aplicando los correspondientes multiplicadores insumo-producto sectoriales, esa cifra se eleva a 11.996.271 pesos. En definitiva, si añadimos el gasto de los espectadores locales —basándonos en una cierta excepcionalidad del festival que conlleva un mayor consumo de los espectadores de la zona—, el impacto económico total del festival en la ciudad de Valdivia y la región de Los Ríos sería de 364.965.063 pesos (699.448 dólares estadounidenses).

El impacto del festival en contexto

En definitiva, la celebración del Festival Internacional de Cine de Valdivia genera diversas rentas que se dispersan por la economía de la ciudad y de la región y que contribuyen al tejido productivo de la zona, al empleo de la ciudad y al desarrollo del sector audiovisual y cultural de Valdivia. Lógicamente, el impacto es mayor en el ámbito geográfico más cercano al epicentro de la actividad cultural, la ciudad de Valdivia, diluyéndose a medida que nos alejamos del mismo, es decir, en el resto de la región de Los Ríos.

No es fácil poner en relación el impacto económico generado por el FICV con la economía de la zona, como consecuencia de la falta de datos sobre la estructura económica regional y local.[4] La región de Los Ríos supone el 4,5 por ciento del territorio chileno, el 2,5 por ciento de la población y, aproximadamente, el 1,3 por ciento del PIB del país (Ministerio de Obras Públicas [MOP], 2010a). Los sectores económicos más destacados, aun cuando no existe detalle sobre la estructura productiva de la región, son la actividad agropecuaria-silvícola (destacando especialmente el sector de la madera), la industria manufacturera y los transportes y comunicaciones (MOP, 2010a). Como podemos observar, no destaca el sector servicios, aunque todo apunta a que en la provincia y en la comuna de Valdivia los servicios y el turismo tienen un papel mayor que en el conjunto de la región, debido a la propia entidad demográfica de Valdivia y la importancia de algunas de sus actividades más características (turismo, universidad, conocimiento, etcétera).

4 La región de Los Ríos, XIV Región, fue creada formalmente el 15 de marzo de 2007. No existen todavía datos sobre el PIB regional ni sobre su estructura por sectores de actividad, que estarán disponibles, según el Instituto Nacional de Estadística de Chile —organismo encargado de su elaboración— a partir de 2012.

Según un estudio del año 2000 sobre la estructura productiva de la provincia de Valdivia (Coper, Mery & Retamal, 2000), el capital de la provincia se concentraba, en 1999, en la industria manufacturera (31 por ciento), el sector comercio, restaurantes y hoteles (24 por ciento) y el sector de servicios financieros, seguros y profesionales (15 por ciento), destacando dentro de la primera las industrias alimentaria y de la madera. Esta estructura productiva también se da en la comuna, aunque el peso del sector servicios es mayor que en el conjunto de la provincia. Por ello, la iniciativa del Festival Internacional de Cine de Valdivia ayuda a desarrollar el tejido productivo y empresarial de la ciudad y contribuye a uno de los sectores económicos más potentes de la zona, el sector turístico y comercial, en un proceso generalizado de terciarización de las economías y de crecimiento de la economía cultural, creativa y del ocio.

Además, el festival encaja muy bien en algunos de los retos que se plantean para la región de Los Ríos y para la ciudad de Valdivia en los próximos años. En el plan "Región de Los Ríos 2020. Obras públicas para el desarrollo" (MOP, 2010b) se establecen como objetivos estratégicos, entre otros, posicionar la región como factor de identidad regional y nacional, por su naturaleza, creatividad y multiculturalidad; desarrollar un turismo de intereses especiales de naturaleza y patrimonio histórico —en el que el festival puede ser complementario a esa oferta—; impulsar el desarrollo de las industrias del conocimiento y creativa y cultural, lo que apunta a potenciar, entre otras cosas, el fortalecimiento del polo audiovisual del sur, vinculado a su vez con el festival.

En esa misma línea, la ciudad de Valdivia puso en marcha en 2008 el proyecto "Valdivia: Ciudad universitaria y del conocimiento", que tiene como principal objetivo potenciar la ciudad como un gran centro universitario, científico-tecnológico y del conocimiento en el sur de Chile.[5] Aunque la idea surgió para crear un gran *cluster* universitario y del conocimiento, pretende también mejorar y desarrollar la actividad cultural y artística de la zona y, así, la calidad de vida de sus ciudadanos. En definitiva, Valdivia está tratando de desarrollar una nueva economía, basada en el conocimiento, la cultura, la creación, el turismo o el cine, en la que el FICV puede, y de hecho ya es así, contribuir.

Otras repercusiones del festival

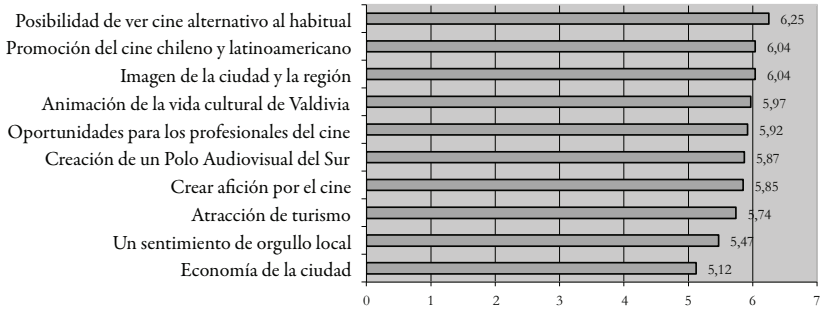
Las repercusiones económicas no son los únicos efectos del festival sobre el territorio. Tal y como hemos señalado anteriormente, los festivales tienen resonancias culturales y sociales sobre el lugar en que se organizan y que, en esencia, son la verdadera razón de ser de los mismos.

Así, aun cuando no tenemos indicadores específicos ni se han desarrollado estudios concretos para el caso de estudio, conocemos la opinión de los espectadores sobre dichas repercusiones, lo que nos permite una aproximación a este importante

5 Véase, en ese sentido, el Protocolo de Acuerdo "Valdivia: Ciudad universitaria y del conocimiento", firmado el 22 de septiembre de 2008 por la Municipalidad de Valdivia y las universidades y centros de estudios científicos de la región (http://www.munivaldivia.cl/ciudad_universitaria/protocolo_de_acuerdo.htm).

aspecto del festival. En la encuesta realizada al público asistente los espectadores tenían que valorar en una escala de 1 a 7 (siendo 1 nada y 7 mucho) la importancia que ellos creían que el festival tenía sobre diferentes aspectos. Los resultados aparecen recogidos en la Figura 2.

figura 2 | Valoración de las repercusiones del festival



La valoración que los espectadores hacen de todos los aspectos propuestos es, en general, muy elevada, aunque algunas repercusiones son, a juicio de los asistentes, más importantes que otras. Así, la valoración más alta es la posibilidad que ofrece el festival de ver un cine diferente al que habitualmente se encuentra en las salas cinematográficas; un aspecto importante, ya que uno de los principales objetivos de este tipo de festivales es, precisamente, el de ampliar la oferta cinematográfica y presentar películas de calidad que no encuentran otros canales de distribución. En segundo lugar, y muy relacionado con el anterior, destaca la posibilidad de promoción para el cine chileno y latinoamericano, reconociéndose así el papel de los festivales como circuitos de distribución y exhibición cinematográfica y, por tanto, su papel en la industria audiovisual. Los espectadores también valoran muy positivamente el impacto que el festival tiene sobre la imagen de la zona y la animación cultural de la ciudad, poniéndose en evidencia sus beneficios para los habitantes del lugar.

Se reconocen igualmente otros efectos del festival sobre el sector cinematográfico, como las oportunidades para los profesionales de la industria, la posibilidad de crear en la ciudad un Polo Audiovisual del Sur y de generar una cierta afición por el cine.

Menos valoradas por los participantes del festival serían sus repercusiones sobre la atracción de turismo y la creación o aumento de un cierto sentimiento de orgullo local. El impacto menos valorado, aun cuando es de 5,12 sobre 7, sería el económico, es decir, la capacidad del FICV de generar producción, rentas y empleos. Y ello a pesar de que el estudio realizado pone de manifiesto que el festival genera un impacto económico que para nada puede considerarse como despreciable, sino que, por el contrario, resulta bastante significativo.

En definitiva, los espectadores reconocen especialmente las repercusiones culturales del festival en un doble sentido: los beneficios culturales para ellos como

consumidores de cine (posibilidad de ver cine alternativo) y como ciudadanos (animación de la ciudad); y los beneficios culturales para el sector (profesionales, empresas, etcétera). También son conscientes de la capacidad del festival de mejorar la imagen de la ciudad, aun cuando su apreciación del impacto del festival sobre el turismo, la creación de un sentido de lugar y la economía sea relativamente menor.

Estos datos no revelan específicamente las opiniones y sentimientos de los ciudadanos de Valdivia y, por tanto, el papel del festival en el bienestar de la sociedad local, porque lo que se ha efectuado es un estudio global de la valoración de todos los asistentes al festival. Sin embargo, el análisis de las diferencias en la valoración de las repercusiones del FICV entre espectadores locales (de la ciudad y la región) y no locales (de fuera de la región), nos permite avanzar algunas ideas. Los espectadores locales valoran en general más que los espectadores no locales todas las repercusiones del festival, destacando especialmente tres: la posibilidad de ver cine diferente, la animación de la ciudad y la imagen de la zona.[6] Son tres impactos que afectan no solo a las personas que asisten al festival, sino al conjunto de la ciudadanía, confirmando de alguna manera los beneficios sociales de este tipo de eventos.

Por otra parte, un indicador indirecto del bienestar y aceptación generado por el festival es el hecho de que en el 94,2 por ciento los espectadores de 2008 señalaron que tenían intención de repetir su asistencia al siguiente año, y 97,2 por ciento recomendaría el FICV a familiares y amigos. El festival parece cumplir, en ese sentido, sus objetivos culturales y sociales.

Conclusiones

En los últimos años, la cultura ha pasado a formar parte de las estrategias de desarrollo local y regional y de las actuaciones de regeneración urbana, no solo por su potencial para generar riqueza y empleo, sino por su contribución a la diversificación del producto turístico, su capacidad para impulsar la cohesión social y el bienestar de los ciudadanos o su aporte a la diferenciación de los lugares. Los festivales culturales, una de las manifestaciones artísticas más dinámicas e interesantes del panorama cultural actual, también forman parte de las políticas de desarrollo económico, como consecuencia de las múltiples repercusiones —económicas, sociales, culturales, turísticas o físicas— que generan en los territorios donde se celebran.

En este artículo hemos analizado el impacto económico del Festival Internacional de Cine de Valdivia en la ciudad de Valdivia y la región de Los Ríos, por medio de la metodología de los Estudios de Impacto Económico. Estos estudios tratan de medir los efectos económicos a corto plazo de un evento cultural por la definición y evaluación de tres tipos de flujos o efectos: los efectos directos, los efectos indirectos y los efectos inducidos, o efectos de arrastre de los dos anteriores sobre el tejido productivo local. Así, el Festival Internacional de Cine de Valdivia generó en 2008 ingresos en la economía regional que se cifraron en 352,9 millones de pesos, en su

6 Las diferencias en la valoración de los dos primeros aspectos (cine diferente y animación de la ciudad) son significativas desde un punto de vista estadístico, aunque no en el caso de la valoración de la imagen de la zona.

sentido más estricto y ortodoxo, pues solo se han considerado entradas asociadas a los asistentes no locales y se ha discriminado entre los que tuvieron un motivo principal en la asistencia al evento cultural. El festival afecta especialmente al sector turístico de la ciudad, así como a los servicios a las empresas. Genera, en definitiva, una circulación activa de fondos entre los agentes de la economía local y regional, tanto públicos como privados, así como un gasto superior de los espectadores locales que impacta también sobre el territorio.

El estudio pone de manifiesto, en ese sentido, la importancia del turismo como canal de transmisión fundamental y más evidente del impacto económico a corto plazo de las actividades culturales —en este caso, del festival— sobre la economía local y regional. También parece demostrarse que los efectos económicos territoriales de este tipo de eventos son de radio corto, en el sentido de que el impacto se produce de forma fundamental en la ciudad que acoge el evento y se va diluyendo según nos alejamos geográficamente del núcleo fundamental de gasto. Por consiguiente, debemos señalar que el estudio —y la metodología de los Estudios de Impacto Económico, en términos generales— no evalúa si las acciones culturales son en lo social rentables en el largo plazo, ni si son consistentes con un desarrollo económico y cultural sostenible y vinculado a aspectos como la mejora de la imagen, del nivel educativo, del bienestar de la sociedad, o cambios más profundos en el tejido productivo y en el sector cultural de la zona.

Sin embargo, aun cuando no tenemos indicadores concretos en ese sentido —ya que el objetivo fundamental del estudio es la estimación del impacto económico a corto plazo del festival de cine—, sí conocemos las apreciaciones y opiniones de los espectadores del festival sobre algunos de los impactos sociales o culturales del evento. Los aspectos mejor valorados son sus repercusiones culturales, tanto desde un punto de vista específico (posibilidad de ver cine alternativo, oportunidades para los profesionales y para el sector cinematográfico en la zona) como desde un punto de vista general (animación del lugar). Menos importancia relativa dan los asistentes a los posibles beneficios en la atracción de turismo, mejoras sociales o impacto económico.

Estas apreciaciones, lejos de ser irrelevantes, aciertan en la función fundamental de los festivales culturales en general y cinematográficos en particular. Los festivales de cine se han convertido, hoy, en un canal importantísimo para la distribución y exhibición cinematográfica, especialmente para las películas más pequeñas, independientes o vanguardistas, que no encuentran fácilmente el camino de llegada a las salas cinematográficas y, cuando tienen calidad suficiente, utilizan el circuito de festivales para iniciar su carrera comercial. Pero también los festivales de cine se han convertido en un lugar fundamental para el consumo cinematográfico, debido a que permiten ver un cine diferente al de las salas comerciales e incluso, en las localidades más pequeñas, constituyen casi el único lugar donde ver cine en una pantalla grande.

En definitiva, los festivales tienen un papel fundamental a la hora de diversificar la oferta cultural de las ciudades y regiones, preservar la cultura de la sociedad, mejorar el bienestar de los ciudadanos y aumentar la cohesión social. Deben contribuir, así, al desarrollo económico y al progreso social y cultural de los territorios. ©EURE

Referencias bibliográficas

Banco Central de Chile (2006). *Cuentas nacionales de Chile. Compilación de referencia 2003*. Santiago: Autor. En http://www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/actividad-economica-gasto/aeg15.htm

Bianchini, F. & Parkinson, M. (Eds.). (1994). *Cultural policy and urban regeneration. The West European experience*. Manchester: Manchester University Press.

Capaul, M. (1988). El impacto económico del Festival Internacional de Cine de San Sebastián. *Estudios Empresariales*, *67*, 48–54.

Chacko, H. & Schaffer, J. (1993). The evolution of a festival. *Tourism Management*, *14*(6), 475–482. En http://dx.doi.org/10.1016/0261-5177(93)90100-Y

Coper, S., Mery, C. & Retamal, J. M. A. (2000). *Informe sobre la estructura económica de la provincia de Valdivia*. [mimeo].

Crespi-Vallbona, M. & Richards, G. (2007). The meaning of cultural festivals. Stakeholder perspectives in Catalunya. *International Journal of Cultural Policy*, *13*(1), 103–122. doi http://dx.doi.org/10.1080/10286630701201830

Crompton, J. L. & McKay, S. L. (1997). Motives of visitors attending festival events. *Annals of Tourism Research*, *24*(2), 425–439. En http://dx.doi.org/10.1016/S0160-7383(97)80010-2

Cuadrado, J. R. & Arranz, A. (1996). Los impactos económicos del turismo desde la perspectiva del análisis *input-output*. En A. Pedreño & V. Monfort (Eds.), *Introducción a la economía del turismo en España* (pp. 181–216). Madrid: Civitas.

Devesa Fernández, M. (2006). *El impacto económico de los festivales culturales. El caso de la Semana Internacional de Cine de Valladolid*. Madrid: Fundación Autor.

Evans, G. (2001). *Cultural planning: an urban renaissance*. Londres: Routledge.

Evans, G. (2005). Measure for measure: Evaluating the evidence of culture's contribution to regeneration. *Urban Studies*, *42*(5/6), 959–983. doi: 10.1080/00420980500107102

Florida, R. L. (2002). *The rise of the creative class: And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books.

Frey, B. & Busenhart, I (1996). Special exhibitions and festivals: Culture's booming path to glory. En V.A. Ginsburg & M. Menger (Eds.), *Economics of the Arts. Selected Essays* (pp. 275–302). Ámsterdam: Elsevier Science.

Frey, B. S. (1994). The economics of music festivals. *Journal of Cultural Economics*, *18*(1), 29–39. doi: 10.1007/BF01207151

Getz, D. & Cheyne, J. (1997). Special event motives and behaviour. En C. Ryan (Ed.), *The Tourist Experience* (pp. 136–154). Londres: Cassell.

Getz, D. (1997). *Event management & event tourism*. Nueva York: Cognizant Communication Corporation.

Gibson, L. & Stevenson, D. (2004). Urban space and the uses of culture. *International Journal of Cultural Policy*: *10*(1), 1–4. doi: 10.1080/1028663042000212292

Grant, D. & Paliwoda, S. (1998). Segmenting Alberta Arts and Festival Consumers. *Festival Management and Event Tourism*, *5*(4), 207–220.

Hall, P. (2000). Creative cities and economic development. *Urban Studies*, *37*(4), 639–649. doi: 10.1080/00420980050003946

Herrero Prieto, L. C. (2011). La contribución de la cultura y las artes al desarrollo económico regional. *Investigaciones Regionales*, *19,* 177–202. En http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=28918214010

Herrero, L. C., Sanz, J. A., Bedate, A., Devesa, M. & Del Barrio, M. J. (2004). *Turismo cultural e impacto económico de Salamanca 2002, Ciudad europea de la cultura*. Madrid: Civitas.

Lim, H. (1993). Cultural strategies for revitalizing the city: A review and evaluation. *Regional Studies*, *27*(6), 589–594.

Martinello, M. & Minnon, M. (1990). Les études d'impact: objetifs et méthodes. En R. Wangermee (Ed.), *Les malheurs d'Orphee. Culture et profit dans l'économie de la musique* (pp. 127–141). Bruselas: Pierre Mardaga Editeur.

Ministerio de Obras Públicas (MOP), Chile. (2010a). *Chile 2020. Obras públicas para el desarrollo*. Santiago: Autor. En http://www.dirplan.cl/planes/vision2020/Documents/Chile2020.pdf. Versión digital en www.mop.cl/2020

Ministerio de Obras Públicas (MOP), Chile. (2010b). *Región de Los Ríos 2020. Obras públicas para el desarrollo* [extracto del libro *Chile 2020. Obras públicas para el desarrollo*]. Santiago: Autor. En http://www.dirplan.cl/planes/regionales/Documents/XIV/MOP%20SEPARATA%20LOS%20RIOS%2018-12.pdf.

Moscardo, G. (2008). Analyzing the role of festivals and events in regional development. *Event Management*, *11*(1–2), 23–32.

Muñoz Cidad, C. (2000). *Las cuentas de la Nación. Introducción a la Economía Aplicada*. Madrid: Civitas.

Perles Ribes, J. F. (2006). Análisis del impacto económico de eventos: una aplicación a fiestas populares de proyección turística. *Cuadernos de Turismo*, *17*, 147–166. En http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=39801707

Pulido, A. & Fontela, E. (1993). *Análisis input-output. Modelos, datos y aplicaciones*. Madrid: Pirámide.

Quinn, B. (2005). Arts festivals and the city. *Urban Studies*, *42*(5/6), 927-943. doi: 10.1080/00420980500107250

Richards, G. & Palmer, R. (2010). *Eventful cities. Cultural management and urban revitalisation*. Oxford: Elsevier.

Richards, G. & Wilson, J. (2004). The impact of cultural events on city image: Rotterdam, cultural capital of Europe 2001. *Urban Studies*, *41*(10), 1931–1951. doi: 10.1080/0042098042000256323

Richards, G. (2007). The festivalization of society or the socialization of festivals? The case of Catalunya. En G. Richards (Ed.), *Cultural tourism: Global and local perspectives* (pp. 257–279). Binghampton: Haworth Hospitality Press.

Scott, A. J. (2000). *The cultural economy of cities*. London: Sage.

Seaman, B. (2003). Economic impact of the arts. En R. Towse (Ed.), *A handbook of Cultural Economics* (pp. 224–231). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Stanley, D., Rogers, J., Smeltzer, S. & Perron, L. (1998). *Win, place or show: Gauging the economic success of the Renoir and Barnes art exhibits*. Quebec: Department of Canadian Heritage.

The City of Edinburgh Council (2005). Edinburgh's year round festivals 2004–2005 economic impact study [mimeo]. Disponible: http://efaextra.efa-aef.eu/efadoc/11%5Cfestivals_exec_summary_final_%20edinburgh%2004-05.pdf

Tyrrel, B. J. & Ismail, J. A. (2005). A methodology for estimating the attendance and economic impact of an open-gate festival. *Event Management*, *9*(3), 111–118.

Uriel, E. (1997). *Contabilidad nacional*. Barcelona: Ariel.

Waterman, S. (1998). Carnivals for elites? The cultural politics of arts festivals. *Progress in Human Geography*, *22*(1), 54–74. doi: 10.1191/030913298672233886

Weiler, B. & Hall, C. M. (1992). *Special interest tourism*. Londres: Belhaven Press.

Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad

Diego Hernández. **Universidad Católica del Uruguay, Montevideo, Uruguay.**

RESUMEN | Uno de los desafíos actuales para los estudios sobre movilidad y transporte en América Latina es adoptar un enfoque multidimensional de la movilidad que trascienda la noción más estrecha de desplazamiento o viaje y que, a la vez, permita integrar este tema a la discusión más general acerca del efecto de la movilidad sobre la pobreza y la exclusión social. Este artículo aborda el desafío y propone un marco analítico que recoja la —aún incipiente en nuestra región— experiencia teórico-empírica sobre estos fenómenos. Luego de revisar la literatura y argumentar a favor de la adopción de diversos postulados, se propone el enfoque de activos y estructuras de oportunidades para el estudio de la accesibilidad. Esta es concebida como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con que cuentan los hogares para aprovecharlas. El esquema propuesto permite maximizar la comprensión del efecto de la movilidad sobre el bienestar y el rol del transporte público.

PALABRAS CLAVE | Movilidad, transporte urbano, desarrollo humano, vulnerabilidad.

ABSTRACT | *One of the major current challenges for mobility and transport studies in Latin America is the adoption of a multidimensional approach that goes beyond the narrower notion of trip and that does not neglect a broader discussion about mobility's effect on poverty and social exclusion. This article seeks to tackle this challenge and posits an analytical framework that takes into account the theoretical and empirical regional background on these phenomena. After reviewing existing literature and affiliating to some necessary assumptions, it proposes the assets and opportunities structures approach as a useful device to study accessibility. This concept is defined as the level of adjustment between the structures of opportunity for mobility and household's resource and assets to take advantage from them. I argue that this framework is adequate in order to maximize understanding of mobility's effect on welfare and the role of public transport.*

KEY WORDS | *Mobility, urban transportation, human development, vulnerability.*

Recibido el 15 de septiembre de 2010, aprobado el 1 de octubre de 2011

E-mail: dohernan@uc.cl

Introducción

Uno de los grandes desafíos a los que se enfrentan las ciudades contemporáneas es el de la movilidad cotidiana. En un contexto en el que para realizar varias actividades se debe recorrer importantes distancias y, por ende, utilizar medios motorizados, la discusión acerca del efecto de la movilidad sobre la pobreza y la exclusión social es insoslayable. Nuestra región no solo no escapa a esta problemática, sino que podría ser un ejemplo de alguna de sus manifestaciones más severas. Por todo esto, es más que deseable la reflexión sobre las herramientas teóricas que permitan desarrollar conocimiento en materia de movilidad y su relación con el bienestar de las personas que habitan en las ciudades; y, más específicamente, sobre el rol que cumple el transporte público en dicha ecuación. Ese es justamente el objetivo de este trabajo: proponer un marco analítico que recoja la —aún incipiente en nuestra región— experiencia teórico-empírica sobre estos fenómenos.

En tal sentido, luego de revisar la literatura y argumentar en torno a algunos de los postulados que hoy sustentan la discusión sobre esta materia, se propone la adopción del enfoque de activos y estructuras de oportunidades para el estudio de la accesibilidad. Esta es concebida como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas. Como se argumentará a lo largo del artículo, este modelo reúne varios rasgos que lo hacen deseable. En primer lugar, permite dar cuenta de la "doble" condición de la movilidad, un activo con que cuentan los hogares —cuya distribución depende de las oportunidades y de los recursos de los hogares— y que, al mismo tiempo, permite acceder a otros bienes. Por otra parte, posibilita la inclusión, desde una perspectiva global, del transporte público en tanto política de la arena social cuyo desempeño impactará en el bienestar de las personas. Adicionalmente, se trata de un esquema flexible e integral mediante el cual es posible considerar variables individuales del hogar y factores estructurales que no están bajo su control.

El artículo comienza situando y definiendo la noción a partir de la cual elaborará conceptualmente la accesibilidad. Una vez que se haya recorrido y precisado ese concepto, se discutirán sus implicancias en términos del bienestar de las personas y en cuanto a las rutas por las cuales la literatura existente ha establecido ese vínculo. Toda esta reflexión dejará bases firmes para discutir un modelo que pueda abordar todas las dimensiones referidas, pero sin perder de vista el acceso al bienestar. En ese punto, el artículo se concentrará en la presentación de los fundamentos del enfoque de activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades (AVEO) y los aportes que supondría su adopción para el estudio de la accesibilidad. Es en este marco, además, donde se realizarán algunas consideraciones conceptuales acerca de la naturaleza del transporte público en el contexto urbano, que vienen a complementar la adecuación de este enfoque.

Accesibilidad y bienestar

El concepto de accesibilidad

La definición de accesibilidad le otorga un rol relevante a nociones tales como derecho, ejercicio de la ciudadanía o inclusión. En última instancia, lo que se destaca es la naturaleza pública de la movilidad y la accesibilidad, reconociéndose el hecho de que se trata de un bien que debería ser protegido por el conjunto de la sociedad. En términos de Ascher (2005), "hoy la movilidad es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio, a la familia. El derecho a trabajar, a tener una vivienda, a recibir capacitación, ahora implica el derecho a la movilidad (...) en cierto sentido este derecho a la movilidad es una precondición de los otros derechos" (p. 19). Por supuesto que esta aparente declaración de carácter político tiene un correlato conceptual muy fuerte. Da a entender la existencia de una relación prácticamente causal entre la movilidad y el acceso a otros bienes y oportunidades con impacto directo en la calidad de vida de las personas.

El debate teórico fundamental en el que se inscriben estas reflexiones proviene de las ciencias sociales y advierte sobre la existencia de una interrelación entre la movilidad territorial y la movilidad social. Admite un rol significativo de la movilidad territorial o espacial en la producción y reproducción de las estructuras sociales, en este caso en relación con el bienestar social.[1] La movilidad y la accesibilidad constituyen un vector más de la desigualdad existente en las ciudades de nuestro continente, tal como lo son los procesos de segregación urbana o el acceso a la educación. Como se verá más adelante, el fenómeno de la movilidad cotidiana, y la accesibilidad en particular, han sido menos estudiados en el continente. No obstante ello, existen indicios que hacen plausible afirmar que la movilidad territorial es una condición de la movilidad social (ascendente o descendente) (Gutiérrez 2009b, p. 2).

Miralles y Cebollada (2003) afirman que la accesibilidad "hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano (...) la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades" (p. 14). Esta definición va al núcleo central de la discusión: la capacidad de las personas de acceder a los lugares donde se brindan algunos servicios y oportunidades necesitados —o deseados— por las personas. Como se deriva de estas definiciones, uno de los componentes fundamentales tiene que ver con la noción de capacidad para "llegar a". Esto implica subrayar la noción de potencialidad, vale decir, que dicha capacidad no se asocia a lo que el individuo sí logra hacer, sino que es un atributo cuyo estudio requiere ir más allá de los movimientos conocidos u observables.

1 Entendiendo "bienestar" como aquel conjunto de bienes básicos necesarios para el desarrollo de la persona y el acceso a canales de integración y movilidad social ascendente (en términos agregados, referiría al desarrollo social de una sociedad). Entre ellos se cuentan bienes vitales, tales como la alimentación, salud, educación, vivienda, cuidados en escenarios de vulnerabilidad (niñez y vejez). También podrían considerarse bienes "posmaterialistas", tales como ocio y esparcimiento y el acceso a bienes culturales.

Vale destacar que un individuo puede contar con muy poca capacidad de movilizarse a grandes distancias en el espacio y, sin embargo, tener muy buena accesibilidad por cercanía. Y a la inversa, puede disponer de mucha facilidad de movimiento hacia muchos puntos de la ciudad, pero no hacia el que necesita llegar, por lo que, a pesar de su alto nivel de movilidad, su accesibilidad sigue siendo baja. En tal sentido, la localización de las actividades desempeña un papel relevante, en el sentido de que, en teoría, la superación de las distancias puede darse desde el individuo desplazándose a las actividades o desde las actividades "desplazándose" hacia ellos (localización cercana). Así, por ejemplo, los problemas de accesibilidad al trabajo se podrían resolver de dos formas: con un adecuado sistema de transporte que lleve a las personas a las zonas con alta concentración de oportunidades laborales, o por medio del emplazamiento de oportunidades cercanas al lugar de residencia.

Accesibilidad, bienestar y equidad

Como se mencionó antes, ya desde su definición el concepto de accesibilidad sugiere una vinculación estrecha con nociones como bienestar y equidad. En general, la literatura respectiva parte de un abordaje similar al aquí propuesto, en tanto concibe la movilidad como un bien que permite acceder a otros bienes, e indaga en la forma en que estos procesos tienen lugar y en cómo afectan a los hogares e individuos según sea, por ejemplo, su nivel socioeconómico. Concretamente, se pregunta qué sucede con la movilidad y la accesibilidad de las personas —especialmente los sectores de bajos ingresos— y advierte acerca del impacto que tiene sobre ellas la capacidad de superar las distancias geográficas entre un punto y otro para poder participar de la vida en la ciudad y beneficiarse de las oportunidades y recursos que el espacio urbano ofrece.

En efecto, esta relación ha sido puesta a prueba y descrita de forma relativamente frecuente, en especial por la literatura proveniente de países industrializados. Una de las manifestaciones de esta producción es la línea de estudios sobre la hipótesis del *spatial mismatch*, la que postula que las oportunidades laborales para los sectores de bajos ingresos se localizan lejos de sus lugares de residencia. En Estados Unidos, esta hipótesis fue de particular importancia para analizar la inserción deficitaria de la población negra de las áreas centrales de la ciudad en las mejores oportunidades localizadas en los suburbios (Blumenberg, 2004; Gobillon, Selod & Zenou, 2007; Kain, 1968, 1992). Su énfasis está puesto en el desfase geográfico entre el lugar de residencia de los menos favorecidos y sus oportunidades laborales, y se concentra menos en los mecanismos que determinan los obstáculos a la movilidad.

Es posible identificar otra línea algo más centrada en el fenómeno de la movilidad y accesibilidad. Una de las primeras constataciones de los análisis correspondientes es que las cuestiones relacionadas a la movilidad y la accesibilidad no constituyen un tema de libre elección personal y pueden presentar muy fuertes constreñimientos estructurales (Massot & Orfeuil, 2005; Wenglenski & Orfeuil, 2006). Es importante, pues, no caer en la "tentación" de pensar que la movilidad lle-

ga a todos los estratos sociales por igual. En este sentido, Kaufmann (2002) plantea justamente que no se debe confundir entre mayor velocidad de transporte y movimiento como un imperativo de las sociedades modernas, con que efectivamente ese sea un atributo de toda la población. En pocas palabras, el punto de partida para pensar en movilidad, accesibilidad y bienestar es que estas condiciones no pueden darse por establecidas, y que constituyen un atributo que no se distribuye de forma equitativa entre las personas y los hogares. Hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse que otras, hay quienes pueden hacerlo mucho más rápido que otros, hay quienes pueden hacerlo en mayores direcciones que otros.

Esta literatura ha profundizado de forma más específica en el análisis de la accesibilidad y su interacción con otros rasgos socioeconómicos. Así, es posible encontrar investigaciones que dan cuenta de la pauta regresiva con que se distribuye la accesibilidad entre los distintos estratos sociales, tanto para la obtención de bienes más clásicos, como estudio, trabajo o compras (Cebollada & Avellaneda, 2008; Miralles-Guasch, 2006; Social Exclusion Unit, 2003; Wenglenski, 2003; Wenglenski 2006; Wenglenski & Orfeuil, 2006), como para otras actividades que trascienden la esfera de estas actividades "imperativas" (Cass, Shove & Urry, 2005; Currie et al., 2009; Currie & Stanley, 2008; Flamm, Jemelin & Kauffmann, 2008; Larsen, Urry & Axhausen, 2006; Neutens, Delafontaine & Schwanen, 2010; Viry, Kaufmann & Widmer, 2009).

Vale mencionar que uno de los componentes que sobresalen de esta literatura es la identificación de minorías excluidas de la movilidad. Es así que varios estudios hacen marcado hincapié en colectivos específicos, como los inmigrantes o los sectores ubicados en los estratos sociales más bajos. Asimismo, algunos de los factores de exclusión incluyen temas como competencias lingüísticas, que dan la pauta de una exclusión preexistente y bastante extendida. En el caso de América Latina, el estudio de la accesibilidad y la movilidad trasciende la atención a minorías excluidas, en tanto la presencia de situaciones de pobreza y factores asociados a ella es mucho más masiva. Lo mismo podría decirse de la dependencia de amplios estratos de la población respecto del transporte público, situación que continúa siendo masiva en nuestro continente (Corporación Andina de Fomento, 2009a, 2009b).

Como ya se mencionó, los estudios de la accesibilidad en clave de bienestar y equidad son realmente escasos en nuestro continente. No obstante, es posible encontrar varias investigaciones que abordan el tema de forma más o menos directa. En el marco de estudios de pobreza, se sugiere la escasa accesibilidad como un factor más de agravamiento de la exclusión. De todas maneras, en este tipo de estudios es posible encontrar algunos que ponen algo más de énfasis en la cuestión de la movilidad. En general lo hacen con relación al empleo y poniendo más atención en el *spatial mismatch* y, eventualmente, en sus causas. Sus fuentes de información consisten en censos de población o encuestas periódicas producidas en el marco de los sistemas estadísticos nacionales (Antico, 2005; Aranha, 2005; Brito & De Souza, 2005; Caiado, 2005; Kaztman, 2009; Rodríguez Vignoli, 2008).

En general, los estudios más específicos tienen un acentuado énfasis cualitativo y abordan dimensiones similares a los reseñados anteriormente (Avellaneda

García, 2007; Cebollada & Avellaneda, 2008; Gutiérrez, 2009b; Jaramillo, 1993; Jirón, 2008; Lazo, 2008). Además de estos estudios, es posible encontrar en algunas ciudades latinoamericanas la difusión de estudios basados en las encuestas origen-destino que describen aspectos básicos de movilidad observada, partición modal, etcétera. En general, estos documentos provienen de las propias entidades gubernamentales a cargo de la supervisión del transporte público. Lo que resulta evidente en América Latina es que no existen por el momento discusiones acabadas sobre medidas sistemáticas de accesibilidad y que, sin ser reduccionistas, den pautas de clasificación de las zonas de la ciudad algo más amplias (Hernández & Witter, 2011). La producción, aunque escasa, es categórica en resaltar el papel central que desempeña el aspecto tarifario y económico en la accesibilidad por transporte público de los sectores populares. En efecto, los estudios de la región señalan la escasa disponibilidad de medios económicos para pagar la tarifa del transporte público como el eje estructurador de las dificultades de accesibilidad. Como se mencionó más arriba, no aparece la noción de grupo excluido absolutamente del sistema debido a, por ejemplo, no tener auto, sino la de grupos sociales cuyo acceso a los servicios disponibles puede resultarles prohibitivo o cuyas alternativas en términos de movilidad son de baja calidad o de muy alto costo personal.

Dimensiones relevantes y obstáculos a la accesibilidad

Varios estudios identifican los elementos que pueden obstaculizar o facilitar la accesibilidad de las personas, los que constituyen en cierta medida sus determinantes. Más allá de las distintas variantes y planteos existentes en la literatura (Cass et al., 2005; Church, Frost & Sullivan, 2000; Flamm & Kaufmann 2006; Kaufmann, Bergman & Joye, 2004; Kaufmann et al., 2009; Social Exclusion Unit, 2003; Titheridge, 2006; Urry, 2007) y centrando la discusión en la accesibilidad por transporte público, es posible identificar cuatro dimensiones que deberían ser consideradas:

a) *De oferta:* relacionada al bien que se provee, a la red ofrecida y su extensión, los tiempos que impone a quien traslada, sus rasgos (horarios, regularidad, extensión temporal), su calidad en términos de la comodidad y seguridad de su material tanto rodante como estático, y la información que pone a disposición de los individuos.
b) *De institucionalidad:* refiere a los componentes que definen el grado de desmercantilización monetaria de esa red. Entre ellos se incluye la estructura tarifaria y de regulación, la introducción de subsidios y la definición de aquellos sobre quienes recae, y el diseño de las reglas de uso con relación al pago de la tarifa, además de aspectos puramente organizativos, tales como operadores y estructura de propiedad.
c) *De rasgos individuales:* referente a atributos de las personas y los hogares en cuanto a ingresos, el tiempo disponible y la forma de organizarlo (relacionado a sus requerimientos de actividades), y las habilidades y destrezas para dominar el sistema y su funcionamiento y poder acceder físicamente a él.

d) *De forma urbana:* relacionada a dinámicas socioterritoriales que responden en mayor medida a factores estructurales que a decisiones individuales, como la localización de las actividades y residencia de los distintos estratos socioeconómicos.

Hasta aquí se han expuesto los fundamentos básicos relacionados con el concepto de accesibilidad, así como una síntesis de las principales dimensiones que emergen como potenciales obstáculos a la accesibilidad. La pregunta que resta abordar es, entonces, cómo manejar todos estos elementos dentro de un esquema analítico común que contemple la interacción entre ellos. También es necesario albergar la interacción entre la accesibilidad y las restantes dimensiones del bienestar, considerando en qué medida unas pueden convertirse en impulsos o frenos de las otras, y viceversa.

El concepto de motilidad —diferente terminológicamente, pero muy similar en su contenido al de accesibilidad— es una primera aproximación para este rompecabezas. Kaufmann et al. (2004) definen la motilidad como "la capacidad de ser móvil en el espacio social y geográfico o como la manera en que las entidades, de acuerdo con sus circunstancias, acceden y se apropian de la capacidad de movilidad socioespacial" (p. 750). Para estos autores, la motilidad, este potencial de movilidad, se transforma en un capital de las personas. A la vez, dicho capital va a estar íntimamente relacionado a la posibilidad de contar con otros capitales y se distribuye de forma desigual a lo largo de los distintos estratos.

Este es uno de los componentes centrales de la propuesta desarrollada aquí: la noción de capitales o recursos movilizados por parte de las personas y los hogares, así como la interdependencia de esos capitales o recursos para su proceso de acumulación o, expresado de otra forma, el logro de niveles mínimos de bienestar. Valiéndose del esquema AVEO, esta propuesta avanza de forma más explícita en la discusión sobre la naturaleza de la accesibilidad como capital con que cuenta un hogar. También avanza en la forma de integrarlo a una discusión más general sobre bienestar y en la incorporación del control que ejercen los hogares sobre los recursos como una de las dimensiones relevantes para el análisis. Adicionalmente, el esquema AVEO permite discutir a dos niveles: por un lado, el rol de la accesibilidad en la acumulación de otros recursos; y por otro, la forma en que los recursos de accesibilidad se relacionan entre sí. A continuación se presentan los postulados generales del esquema y una discusión específica sobre accesibilidad.

Activos, estructuras de oportunidades y riesgos de movilidad: un marco analítico sintético

El enfoque AVEO (activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades) surge de la necesidad de conocer más sobre la heterogeneidad de la pobreza y la lógica de actuación de los hogares de menores ingresos o, en otras palabras, los activos con que cuentan esos hogares y la forma en que los "gestionan". Moser (1998) afirma que conociendo este portafolio a la vez que las estrategias de su utilización, es posible facilitar

la intervención social para que los hogares pobres puedan hacerlo de forma "productiva". Kaztman (1999) plantea además que es necesario atender en mayor medida a las estructuras de oportunidades de una sociedad, ya que el grado de vulnerabilidad de un hogar estaría dado por el desfase entre ellas y su portafolio de activos. Siguiendo a Kaztman, "el concepto de activos no alcanza una significación unívoca si no está referido a las estructuras de oportunidades que se generan desde el lado del mercado, la sociedad y el Estado. En otras palabras, se sostiene que el portafolio y la movilización de activos de los hogares vulnerables, punto central en la formulación moseriana, solo puede examinarse a la luz de las lógicas generales de producción y reproducción de activos, que no pueden ser reducidas a la lógica de las familias y sus estrategias" (p. 34).

Concretamente, este esquema propone la existencia, por un lado, de estructuras de oportunidades, que son definidas como probabilidades de acceso a bienes, a servicios o al desempeño de actividades. Estas oportunidades inciden sobre el bienestar de los hogares, porque permiten o facilitan a los miembros del hogar el uso de sus propios recursos (Kaztman, 1999). Para este autor, "la obtención de niveles socialmente aceptables de bienestar pasa por el logro de empleos de buena calidad, por lo que la secuencia en el acceso a distintas oportunidades de bienestar tiende a organizarse de modo de maximizar la probabilidad de que los miembros del hogar se incorporen a actividades valoradas por el mercado" (p. 21).

Vale destacar, entonces, una suerte de encadenamiento jerárquico de estructuras de oportunidades donde, en virtud de la organización económica de la sociedad, la estructura de las oportunidades laborales es innegablemente la más importante. Pero, al mismo tiempo, ella da cuenta de la existencia de otras estructuras de oportunidades para la obtención de otros bienes, que a su vez condicionan una inserción eficaz o mejor aprovechamiento de oportunidades por parte de los individuos. Las estructuras de oportunidades facilitan el uso más eficiente de los recursos que ya posee el hogar, que por un lado mejoran directamente el bienestar y por el otro crean condiciones favorables a un mejor uso de sus recursos. En el caso de la accesibilidad *per se*, una mejora implica un aumento en el bienestar, pero además también permitiría usar de forma más eficiente los recursos humanos del hogar (por ejemplo, más tiempo disponible para otras actividades o la posibilidad de oportunidades laborales de mayor calidad o a más cantidad de oportunidades de ese tipo). Por otra parte, estas estructuras proveen nuevos activos o regeneran aquellos ya agotados, por ejemplo la educación (o reconversión educativa), que constituye claramente un recurso controlado por el hogar.

Como fuentes de las oportunidades se tiene a las tres grandes instituciones del orden social: el mercado, el Estado y la sociedad. Kaztman (1999) rescata dos roles que convierten al Estado en una fuente de oportunidades de acceso al bienestar muy significativa: i) el rol regulador, en tanto el mercado opera sobre instituciones reguladas en mayor o menor medida por el Estado; y ii) el rol vinculante entre mercado y sociedad, al establecer vínculos entre los recursos que circulan entre las tres esferas (por ejemplo, mediante un subsidio al transporte) (pp. 24–25).

El aprovechamiento de estas estructuras de oportunidades dependerá de los recursos y activos de los hogares. Los recursos son todos los bienes que controla un hogar, sean tangibles o intangibles, mientras que la idea de activo (se podría mencionar el término "capital" también) se refiere al subconjunto de esos recursos cuya movilización permite el aprovechamiento de las estructuras de oportunidades existentes en un momento, ya sea para elevar el nivel de bienestar o para mantenerlo ante situaciones que lo amenazan (Kaztman, 1999, pp. 31–32).

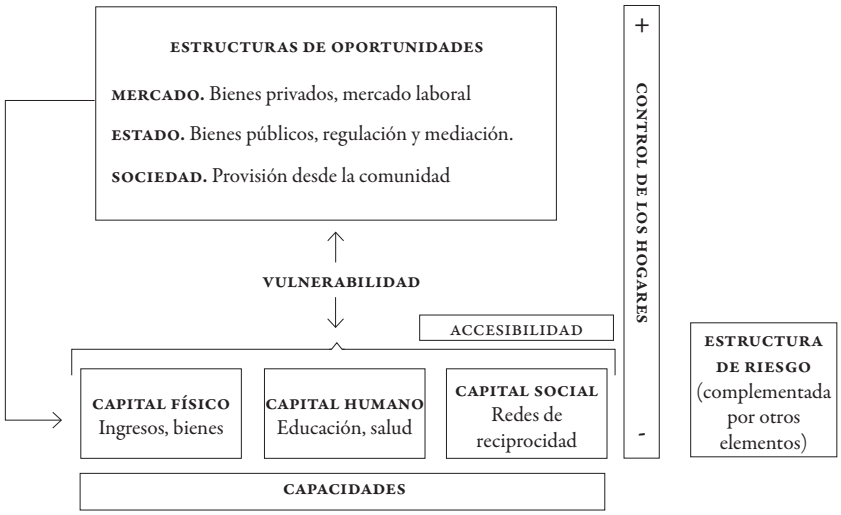
Como puede observarse, a partir de este enfoque se podría identificar una tensión entre los recursos bajo el control de los hogares y las estructuras de oportunidades que responden a constreñimientos del medio. Como afirman los autores de esta línea, considerar los activos sin tener en cuenta las estructuras de oportunidad desdibuja su significado, por lo que hay que trascender el análisis de las estrategias de movilización de activos y complementarlo con el estudio del acceso a las estructuras de oportunidades, precisando si este acceso sigue algún tipo de pauta de estratificación. Este contraste, ajuste o adaptación es el que define la vulnerabilidad de los hogares (Kaztman, 1999, 2008, 2009; Kaztman & Filgueira, 2006).

La Figura 1 ilustra el enfoque recién expuesto. Su presentación gráfica expresa de forma relativamente literal el relato argumental del enfoque AVEO. Allí pueden observarse los tres órdenes sociales fuentes de oportunidades y sus formas de intervención o bienes más significativos. En el extremo inferior aparecen los recursos de los hogares, agrupados de acuerdo con la distinción clásica entre capital físico, capital humano y capital social. También se indica el grado de control sobre los elementos del medio, control que se debilita a medida que los individuos u hogares se acercan a las estructuras de oportunidades, ya que, al no depender estas de la voluntad de las personas, operan como factor estructural de constreñimiento a su accionar. Por otro lado, ese control por parte de los hogares aumenta a medida que se acercan a los recursos más básicos y, en ese sentido, la movilización de tales recursos depende de su agencia. Los recursos sobre los que el hogar ejerce cierto control constituyen estructuras de riesgo, ya que su conformación determinará la capacidad de sus miembros para aprovechar las oportunidades en determinado momento histórico. Esa estructura de riesgos se complementa con otros factores que no necesariamente constituyen recursos del hogar, como, por ejemplo, la fase del ciclo vital en que se encuentra o la localización de su vivienda.

¿Cuál sería el lugar ocupado por la accesibilidad en este esquema? En primer término, se la considera como un activo del hogar que es clave para aprovechar otras estructuras de oportunidades. Así como un individuo debe estar saludable para obtener un empleo, también debe tener la capacidad de llegar al lugar donde esa actividad se desarrolla. Su rol va a ser similar al de otros activos, al igual que la forma de obtenerlos, ya que también existen estructuras de oportunidades de salud, de educación, etcétera. Lo que cambia es que, en su constitución como capital atribuible al hogar y a sus miembros, la accesibilidad depende en mayor medida que los demás recursos de las estructuras sociales más alejadas al control del hogar. Es por este motivo que se ubica algo por encima del resto de los capitales en el continuo

referido a esa dimensión. En otras palabras, la accesibilidad es un capital que, como los demás, depende de la acumulación conjunta con los demás, pero es distinguible del resto, esto es, no se subsume en la forma de capital físico, humano o social.

FIGURA 1 | Esquema de activos y estructuras de oportunidades, donde se incluye la accesibilidad como un activo



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Indudablemente, el caso de la accesibilidad y su naturaleza de recurso "intermedio" es central para entender el bienestar de los hogares. Debido al carácter de demanda derivada del transporte y la movilidad —no es un fin en sí mismo, sino que un medio para alcanzar otros—, este campo es un excelente ejemplo del encadenamiento de las múltiples combinaciones de oportunidades y recursos que se ajustan más o menos dependiendo de cada sociedad y cada hogar, y donde la obtención de determinados bienes puede ser vital para aprovechar otras estructuras de oportunidades, y así sucesivamente. Es entonces que, por un lado, puede colocarse la accesibilidad como activo o capital que es necesario movilizar para aprovechar estructuras de oportunidades de diversa índole (por ejemplo, laborales, de salud o de educación). Por el otro, la propia accesibilidad surge de los recursos en control de los hogares y de cuánto les permite aprovechar las oportunidades de movilidad existentes. El ajuste o desajuste entre estos dos componentes es lo que va a determinar el grado de vulnerabilidad en materia de accesibilidad. Y más concretamente, en el caso de los hogares de menores ingresos, este ajuste va a estar íntimamente ligado a las oportunidades que más se desmarquen del mercado. Se argumenta aquí que este conjunto de oportunidades se concentra en el transporte público, bien que se convierte entonces en el nudo central para el estudio de la accesibilidad.

Uno de los atributos fundamentales que se desprenden de este esquema a la hora de discutir sobre accesibilidad, es su alto nivel de adecuación para sintetizar los muchos elementos operativos y conceptuales vigentes. Además, presenta la enorme ventaja de abarcar explícitamente de forma más completa que otros—y también sistémica— el conjunto del proceso de acceso al bienestar. Hay muchas estructuras de oportunidades y muchos tipos de recursos con los que un hogar cuenta. Entonces, cuando se piensa en la relación entre las estructuras de oportunidades y el portafolio de activos de los hogares, también se está pensando en el resto de los eslabonamientos para acceder a los distintos tipos de bienes, y este esquema hace muy parsimonioso —casi inevitable— ese recorrido.

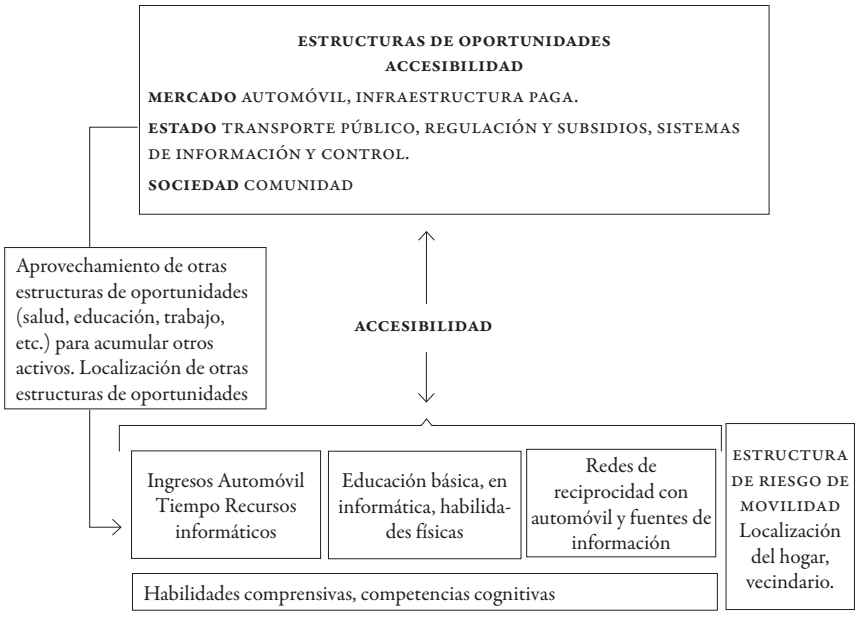
Otra de las ventajas de este esquema consiste en que permite distinguir entre el recurso y el capital. Este último consiste en el conjunto de recursos cuya movilización permite concretamente el aprovechamiento de las estructuras de oportunidades. Es de esa combinación que resulta el nivel de vulnerabilidad de los hogares. Adoptar un esquema general como el que se presenta aquí facilita sustancialmente tener presente esa distinción y evita una visión lineal acerca de acumulación de recursos que no necesariamente se traducen en mayor bienestar para las personas. Una persona puede contar con determinados conocimientos que fueron útiles en algún momento histórico, pero que dejan de serlo en otro debido a, por ejemplo, avances tecnológicos que los vuelven obsoletos.

Este esquema responde, entonces, al extremo más alto de la jerarquía, a una visión del bienestar más global. No obstante ello, debido a su ductilidad, es posible posar una "lupa" en cada uno de sus componentes y descomponerlos en "pequeños esquemas AVEO" que den cuenta de cuáles son los recursos necesarios y las estructuras de oportunidades para cada uno de los capitales. A continuación se realiza ese ejercicio analítico para estudiar la accesibilidad. Una vez más, debe recordarse que este esquema es por definición uno que supone el eslabonamiento permanente de distintos componentes de una ruta al bienestar, y que esta ruta puede estar pautada por la inclusión o por la exclusión. En la Figura 2 se abre uno de esos eslabones, el de la accesibilidad. Allí se analizan cuáles son las estructuras de oportunidades y recursos cuyo grado de adaptación define la vulnerabilidad en materia de movilidad.

Siguiendo el postulado básico del esquema AVEO, se podría argumentar que la accesibilidad, como otros activos de los hogares, dependerá de las estructuras de oportunidades que el medio les ofrece y de sus capacidades para tomar ventaja de ellas. Un individuo puede estar rodeado de magníficas autopistas que no le signifiquen nada si no cuenta con un automóvil. De la misma forma, puede tener la red de transporte público muy cercana, pero ello tampoco significará demasiado si no puede pagar por usarla, no conoce cómo hacerlo o los tiempos en que lo traslada a los lugares donde se encuentran las oportunidades son demasiado extensos. Existen, entonces, diversas consideraciones respecto de cuáles son las oportunidades de accesibilidad que una ciudad ofrece, pero también cuáles son las capacidades de los

individuos para aprovecharlas. Y el análisis de la accesibilidad —y del transporte público en particular— es uno de los eslabones primarios para conocer la vulnerabilidad con relación a otros bienes, ya que indica si la persona está en condiciones o no de superar las distancias geográficas entre su hogar y el lugar físico donde se proveen esos bienes.

FIGURA 2 | Esquema de activos y estructuras de oportunidades de accesibilidad



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Una de las particularidades de este esquema es que el nivel de accesibilidad tiene una línea de *feedback* que determina la provisión de nuevos recursos o recreación de los ya existentes. Dicha línea especifica que la acumulación de este capital está íntimamente relacionada a la posibilidad de acumular otros. Asimismo, en este esquema también aparece un factor adicional asociado a la acumulación de nuevos activos, cual es la forma urbana, que constituye una parte de los determinantes de la accesibilidad, aunque no en las estructuras de oportunidades o de los recursos básicos de los hogares.[2] De todas maneras, la forma urbana determina en buena medida las distancias impuestas a los individuos, así como los medios a su alcance para recorrerlas. Esta variable hace que algunos recursos sean más o menos adecuados

2 La forma urbana está determinada en buena medida por las estructuras de oportunidades de otros bienes. Así por ejemplo, la localización de las oportunidades laborales tendrá que ver con la estructura de oportunidades en ese ámbito. Lo mismo se podría afirmar para otros sectores, como la salud o la educación.

para aprovechar las estructuras de oportunidades de accesibilidad, en particular las que implican desplazamiento.

En cuanto a los recursos de los hogares, se los puede apreciar clasificados en los tres grandes grupos de capital: físico, humano y social. Básicamente son los mismos que para el esquema general porque, en última instancia, son aquellos recursos sobre los que el hogar tiene máximo control para su movilización.

Entre los recursos físicos se destacan en primer lugar los ingresos, que determinarán la capacidad de pago de medios de desplazamiento. También se contará la disponibilidad de opciones motorizadas privadas y otros activos de carácter informacional relacionados al acceso a información. Asimismo, entre los recursos físicos que se vuelven relevantes a los efectos de la accesibilidad está el tiempo con que cuenta la persona. Este, aunque intangible, se agota con su uso, y a la vez está pronunciadamente condicionado por su carácter indivisible y limitado para cada día.

Dentro del capital humano necesario para movilizar estructuras de oportunidades de accesibilidad, se contarán algunas credenciales básicas en materia de utilización de recursos virtuales, tanto para obtener información como para evitar desplazamientos innecesarios o minimizar el tiempo invertido en desplazamientos a partir de, por ejemplo, adecuarse a los horarios del transporte público. Por supuesto que también se contarán aspectos de formación básicos, que serán de menor o mayor complejidad.[3] El otro recurso relevante en esta categoría tiene que ver con la capacidad física, recurso básico para movilizarse y hacer uso de los distintos medios, desde los activos —especialmente la caminata— hasta otros como el transporte público. Así, por ejemplo, de contarse con autobuses equipados para personas en sillas de ruedas, los recursos requeridos en materia de capital humano que permitan aprovechar esa oportunidad de movilidad serán menores.

Finalmente, el capital de carácter social es el que podría provenir de la participación en redes que derivaran en obtención de opciones motorizadas —por ejemplo, un familiar con automóvil— o en insumos de información o monetarios para la maximización de las oportunidades de movilidad.

La cartera de recursos de movilidad con que cuentan los hogares se complementa con un conjunto de competencias y habilidades que son funcionales a su movilización, y apuntan a la dimensión de apropiación y comprensión de las oportunidades y lo que estas ofrecen. Sumado a su localización y otros aspectos de forma urbana, configuran la estructura de riesgos de la movilidad. Esto es, por qué rutas de inclusión o exclusión pueden dirigirse los individuos en materia de accesibilidad. Como se viene argumentando, que estas rutas se concreten o no dependerá de las oportunidades existentes que, en cierta medida, vienen a responder —adecuada o inadecuadamente, dependiendo del momento histórico— a las estructuras de riesgo prevalentes en una ciudad. Las estructuras de riesgo no serán neutrales a un conjunto de atributos adicionales, tales como el género o el nivel socioeconómico, por lo que también será relevante indagar en la asociación entre este tipo de clivajes y las distintas configuraciones del riesgo en materia de accesibilidad.

3 Incluyendo, por ejemplo, desde formación básica para poder leer las señales elementales del sistema, hasta otra más compleja, como la que permite la lectura de la reglamentación del tránsito.

Una estructura típica de alto riesgo de movilidad es la constituida por los hogares pobres, sin acceso a motorización privada y que viven en la periferia de la ciudad. Sobre ellos debe enfocarse especialmente el estudio de la vulnerabilidad en cuanto a la capacidad de llegar a los lugares que permitan gozar de las oportunidades y recursos distribuidos en la ciudad. Claro está que las distintas combinaciones de recursos determinarán varias configuraciones de riesgo posible frente a una estructura de oportunidades dada.

El transporte público en el esquema AVEO

Para la realidad latinoamericana, los ingresos y el tiempo del lado de los recursos, y el transporte público del lado de la estructura de oportunidades, constituyen los componentes centrales y de donde van a provenir probablemente los mayores desajustes y, por ende, vulnerabilidades en materia de accesibilidad. En tal sentido, la oferta de transporte público aparece como crucial, en tanto uno de los rasgos de la población más pobre es justamente su cautividad respecto de este modo (Avellaneda García, 2007; Corporación Andina de Fomento, 2009a; Jaramillo, 1993; UN-Habitat, 2011; Vasconcellos, 2010). En efecto, es prácticamente su única alternativa motorizada de movilidad o, al menos, la que dichos sectores pueden pagar para realizar las actividades que desean o necesitan y cuya localización excede la capacidad de llegar caminando. Buena parte de la atención, entonces, debería estar puesta en identificar ajustes y desajustes entre el transporte público y las estructuras de riesgo de movilidad de esta población.

En el esquema propuesto, las oportunidades provenientes del transporte público se colocan del lado del Estado, por su rol protagónico —que podrá ser asumido o no— en materia de regulación y determinación del diseño del bien que se proveerá. Pero el lugar central del transporte público en la discusión responde a que es el mecanismo motorizado con mayor potencial de desmercantilización de la movilidad, y es allí donde debe centrarse la discusión. Esta noción de desmercantilización o decomodificación (Esping-Andersen, 1990) está vinculada a la capacidad del individuo de acceder al bienestar con independencia de su desempeño en el mercado.

En un escenario de máxima desmercantilización, la capacidad de pago del individuo es prácticamente indiferente respecto de la capacidad de utilizar el sistema. En un escenario de mínima desmercantilización, su capacidad para desplazarse de un punto al otro de la ciudad dependerá de forma prácticamente exclusiva de su capacidad de pago, que a su vez está vinculada al desempeño de los individuos en el mercado laboral o a su capital físico heredado. Suponiendo la situación de un individuo desempleado y carente de ahorros u otros ingresos, en un contexto de muy baja desmercantilización su capacidad de movilidad motorizada es prácticamente nula. De hecho, en este extremo, donde no existen elementos regulatorios de la tarifa, se podría incluso argumentar que no existen oportunidades de movilidad entregadas por el Estado más allá de la infraestructura vial básica. En el escenario opuesto, la "pagabilidad" no sería un dato relevante, en tanto el uso no le deman-

daría gastos de su bolsillo. Bajo máxima desmercantilización o decomodificación, el financiamiento de la provisión del bien provendría de rentas generales, por lo que elementos como el régimen impositivo, así como las estructuras de subsidio y focalización, se vuelven relevantes.

Por supuesto que estos escenarios extremos no tienen cabida en la realidad, pero sí la tienen escenarios más al centro del continuo, donde un ejemplo típico sería aquel en el que los dispositivos desmercantilizadores operan en el momento en que el individuo no puede acceder a determinados bienes por medio del mercado (básicamente, por subsidios). O que, por ejemplo, tienen una base universalista de tal forma de generar una tarifa más baja para todos los ciudadanos a partir de la utilización de subsidios entregados por el sector público.

En otras palabras, y como en otras políticas sociales, las preguntas que hay que responder en el caso del transporte público son tres: quién paga (cuánto y cómo se financia), quién accede al bien y cuál es la calidad del mismo. Si entre los que pagan hay un peso muy alto de los sectores de más altos ingresos y eso no compromete el acceso de los más pobres, se trata de un sistema cuyo potencial desmercantilizador, y también de redistribución progresiva, es alto. Por tanto, conocer quiénes son beneficiarios de los subsidios y cómo se financian es muy relevante. A modo de ejemplo, un sistema de tarifa única en el que no se cobra al usuario por distancia recorrida tiende a favorecer a los sectores localizados en las periferias y en las zonas más alejadas de las zonas centrales de la ciudad. En efecto, los pasajeros que viajan distancias más cortas pagan una tarifa algo más alta de lo que pagarían si la tarifa fuera discriminada, y a la vez quienes recorren más distancias pagan algo menos de lo que les correspondería. Si efectivamente son los sectores más pobres los que se han ido ubicando en la periferia de nuestras ciudades, este tipo de esquema tendría un sesgo progresivo. Por tanto, la discusión depende menos de la existencia o no de un subsidio, y más de la forma en que este opera y de cuál es justamente su efecto desmercantilizador. De todas maneras, este instrumento aparece como un componente muy relevante en esta materia. A modo de ejemplo, en Hernández (2009) es posible observar que la curva de concentración del subsidio al transporte público en Santiago de Chile (asumiendo que se distribuye de forma equivalente a los viajes realizados por estrato socioeconómico) es progresiva. En efecto, los sectores de bajos ingresos concentrarían una proporción más alta de ese dinero que lo que les correspondería si se distribuyera de acuerdo con el ingreso de sus hogares. Al mismo tiempo, esa curva también muestra que el efecto progresivo no comenzaba a tener lugar en el estrato más bajo de la escala, sino en el que lo seguía. Este dato es un buen ejemplo de que en realidad el subsidio al transporte no llega a beneficiar a estos sectores que no hacen uso del servicio, probablemente porque tampoco pueden pagar la tarifa subsidiada.

Por supuesto que, además del aspecto de financiamiento, es necesario tener en cuenta quién es el que efectivamente se beneficia de lo "producido" por el transporte público y con qué calidad. De nada serviría un sistema gratuito y de excelente calidad pero cuya cobertura territorial fuera mínima, por lo que vastos sectores de

población quedarían excluidos de beneficiarse de él. De la misma forma, tampoco sería eficaz un sistema muy amplio en cobertura y de muy bajo costo —o incluso gratuito—, pero cuya calidad (velocidad, regularidad, seguridad, etcétera) fuera ínfima.

Reflexiones finales

El argumento central de este artículo es que el esquema AVEO es adecuado para sintetizar los elementos concernientes a la movilidad y la accesibilidad. A lo largo del trabajo se fueron presentando cuáles son esos elementos que deben ser sintetizados, así como los postulados del enfoque AVEO, para finalizar planteando una propuesta específica para el estudio de la accesibilidad. En la exposición se intentó poner de manifiesto varias de las ventajas de este enfoque. Entre ellas, se destaca el carácter amplio que permite razonar de forma simultánea con el conjunto de los elementos que deberían ser considerados. Más aún, es un esquema que facilita sustancialmente la tarea a quienes desean ir más allá del estudio de la accesibilidad y estudiar el rol que este capital juega en la acumulación de otros activos y la búsqueda del bienestar por parte de los individuos y los hogares. Esta amplitud se ve acompañada por una ductilidad del esquema que permite esa integración y abordaje simultáneo.

Más allá de este argumento, su planteo no se expone de forma cerrada o con pretensiones de exhaustividad. En el estado actual de maduración de este esquema analítico, resulta recomendable adoptarlo como un marco general de análisis, aunque aún restan varias tareas pendientes. En primer lugar, es necesario precisar aún más el lugar y la naturaleza de la accesibilidad en cuanto capital. De la misma forma, el rol de la forma urbana debe ser objeto de una reflexión acerca de su posible desagregación en un conjunto de elementos que podrían ser considerados como recursos u oportunidades.

Por otra parte, el carácter general y abarcador de este esquema, si bien es muy atractivo en términos analíticos, conlleva la presencia de cierta ambigüedad en términos de constructos teóricos y contrastación de hipótesis. Será necesaria, entonces, una sólida acumulación de estudios empíricos para lograr niveles adecuados de especificación y precisión en un conjunto de hipótesis básicas las que, recién en ese punto, podrán revestir alguna aspiración de generalidad en sus conclusiones.

La acumulación en estudios empíricos que adopten este esquema ayudará a operacionalizar —y precisar— cuál es el conjunto de recursos y oportunidades más relevantes en el contexto latinoamericano. De esta forma también será posible avanzar en el estudio configuracional de ellos y su asociación con otras variables, como estrato social y género. ©EURE

Referencias bibliográficas

Antico, C. (2005). Deslocamentos pendulares na região metropolitana de São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, *19*(4), 110–120. http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392005000400007

Aranha, V. (2005). Mobilidade pendular na metrópole paulista. *São Paulo em Perspectiva*, *19*(4), 96–109. http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392005000400006

Ascher, F. (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *Revista ARQ*, *20*, 11–19. doi: 10.4067/S0717-69962005006000002

Avellaneda García, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Barcelona: Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona.

Blumenberg, E. (2004). Beyond the spatial mismatch: Welfare recipients and transportation policy. *Journal of Planning Literature*, *19*(2), 182–205. doi: 10.1177/0885412204269103

Brito, F. & De Souza, J. (2005). Expansão urbana nas grandes metrópoles, o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. *São Paulo em Perspectiva*, *19*(4), 48-63. http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392005000400003

Caiado, M. C. (2005). Deslocamentos intra-urbanos e estructuração socioespacial na metrópole brasiliense. *São Paulo em Perspectiva*, *19*(4), 64–77.

Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, *53*(3), 539–555. http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x

Cebollada, Á. & Avellaneda, P. (2008). Equidad social en movilidad: Reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. X Coloquio Internacional de Geocrítica, *Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008*. Barcelona, 26–30 de mayo de 2008, Universidad de Barcelona.

Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, *7*(3), 195–205. http://dx.doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X

Corporación Andina de Fomento (2009a). *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina. Información para mejores políticas y mejores ciudades*. Caracas: Corporación Andina de Fomento (CAF). En http://publicaciones.caf.com/publicacion?id=1150

Corporación Andina de Fomento (2009b). Observatorio Movilidad Urbana: 15 ciudades latinoamericanas. *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU)*, Buenos Aires, 31 marzo-3 abril 2009.

Currie, G. & Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transport Reviews*, *28*(4), 529–547. doi: 10.1080/01441640701817197

Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K. (. . .) Stanley, J. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Preliminary results. *Transport Policy*, *16*(3), 97–105. http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.002

Esping-Andersen, G. (1990. *The three worlds of welfare capitalism*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Flamm, M., Jemelin, C., & Kaufmann, V. (2008). *Travel behaviour adaptation processes during life course transitions. A methodological and empirical study using a person-based GPS tracking system*. Losana: Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR).

Flamm, M. & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative study. *Mobilities*, *1*(2), 167–189. doi: 10.1080/17450100600726563

Gobillon, L., Selod, H. & Zenou, Y. (2007). The mechanisms of spatial mismatch. *Urban Studies*, *44*(12), 2401–2427. doi: 10.1080/00420980701540937

Gutiérrez, A. (2009a). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU),* Buenos Aires, 31 marzo-3 abril 2009.

Gutiérrez, A. (2009b). Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires. *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU)* Buenos Aires, 31 marzo-3 abril 2009.

Hernández, D. (2009). El transporte público como política social: Dimensiones de análisis y tensiones, el ejemplo del Transantiago y sus efectos en una comuna Santiago de Chile. *Seminario Internacional Movilidad y Equidad*, Santiago, 3 y 4 de setiembre de 2009.

Hernández, D. & Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* (Universidad de Buenos Aires)*, 4*, 29–46. En http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.pdf

Jaramillo, J. (1993). *Movilidad urbana y modos de vida de sectores populares*. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Jirón, P. (2008). Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology*, *33*(1, Special Issue on Space, Mobility and Inequality), 45–68.

Kain, J. (1968). Housing segregation, Negro employment, and metropolitan decentralization. *Quarterly Journal of Economics*, *82*(2), 175–197. En http://www.jstor.org/stable/1885893

Kain, J. (1992). The spatial mismatch hypothesis: Three decades later. *Housing Policy Debate*, *3*(2), 371–392.

Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility. Contemporary Sociology.* Aldershot (Inglaterra)/Burlington (EE.UU): Ashgate.

Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Dominique, J. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, *28*(4):745-756. En http://www.pacte.cnrs.fr/IMG/pdf_articleMotilityIJURR.pdf

Kaufmann, V., Viry, G. & Widmer, E. (2009). Motility. En B. Collet & N. Schneider (Eds.), *Mobile living across Europe*. Vol. II de *Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective.* Leverkusen-Opladen: Barbara Budrich Publishers.

Kaztman, R.(Coord.). (1999). *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay.* Montevideo: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD Uruguay)/Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal, Oficina de Montevideo). En http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/2/10772/P10772.xml&xsl=/uruguay/tpl/p9f.xsl

Kaztman, R. (2008). *La calidad de las relaciones sociales en las grandes ciudades de América Latina: viejos y nuevos determinantes* [Mimeo]. Montevideo.

Kaztman, R. (2009). Territorio y empleo: circuitos de realimentación de las desigualdades en Montevideo. *Rethinking Inequalities*. XXVIII International Congress of the Latin American Studies Association (LASA), Río de Janeiro, marzo 2009.

Kaztman, R. & Filgueira, F. (2006). *Las normas como bien público y como bien privado: reflexiones en las fronteras del enfoque AVEO*. Documentos de Trabajo. Serie Aportes Conceptuales 4. Mon-

tevideo: Programa de Investigación sobre Pobreza e Integración Social (IPES), Universidad Católica del Uruguay.

Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K. (2006). *Social networks and future mobilities*. Lancaster: Lancaster University, Institute for Transport Planning and Systems/Swiss Federal Institute of Technology, Zurich. Report to the UK Department for Transport.

Lazo, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile (Coloquio Internacional de Geocrítica, 10º, 2008, Barcelona). *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 12*(270). En http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm

Massot, M.-H. & Orfeuil, J.-P. (2005). La mobilite au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers Internationaux de sociologie*, *1*(118), 81–100.

Miralles-Guasch, C. (2006). *Usos del tiempo y movilidad*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Miralles-Guasch, C. & Cebollada, A. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Madrid. Fundación Alternativas.

Moser, C. (1998). The asset vulnerability framework: Reassessing urban poverty reduction strategies. *World Development 26*(1), 1–19. http://dx.doi.org/10.1016/S0305-750X(97)10015-8

Neutens, T., Delafontaine, M. & Schwanen, T. (2010). Social equity, accessibility and the temporal dimension of public service delivery. *XII World Conference on Transportation Research (WCTR)*, 11 al 15 de julio de 2010, Lisboa.

Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, *34*(103), 49–71. En http://www.eure.cl/wp-content/uploads/2008/12/EURE_103_03_RODRIGUEZ.pdf

Social Exclusion Unit. (2003). *Making the connections: Final report on transport and social exclusion*. Londres: Autor. En http://assets.dft.gov.uk/statistics/series/accessibility/making-the-connections.pdf

Titheridge, Helena. (2006). *Social exclusion and transport policy* [mimeo]. Londres, University College.

UN-Habitat (United Nations Human Settlements Programme). (2011). *UN-Habitat Series on Regional Trends and Initiatives in Sustainable Urban Mobility*. Vol. 1: *Latin America and the Caribbean*. Nairobi: Autor.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge & Malden: Polity Press.

Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento (CAF).

Viry, G., Kaufmann, V. & Widmer, E. (2009). Social integration faced with commuting: More widespread and less dense support networks. En T. Ohnmacht, H. Maksim & M. M. Bergman, *Mobilities and inequality* (pp. 121–143). Aldershot: Ashgate.

Wenglenski, S. (2003*). Une mesure des disparites sociales d'accesibilite au marche de l'emploi en Ile-De-France*. Val de Marne, París: Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII.

Wenglenski, S. (2006). Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Una exploration du cas parisien. *Les Cahiers Scienti fiques du Transport*, *49,* 103–127.

Wenglenski, S. & Orfeuil, J.-P. (2006). *The differences in the accesibility to the job market according to the social status and the place of residence in the Paris Area* [mimeo].

Passando a limpo: um passeio pelos processos e pelos projetos de revitalização urbana do Meatpacking District, em Nova York, e da Região da Luz, em São Paulo

Janaina Maquiaveli. **Belo Horizonte, Brasil.**

RESUMO | O texto que segue é parte de um estudo comparativo entre os processos de revitalização urbana do Meatpacking District, em Nova York, e os projetos de revitalização da Região da Luz, em São Paulo. O artigo tem por objetivos transitar pelos principais paradigmas da sociologia urbana, destacar as formas de sociabilidade típicas dos grandes centros e refletir a respeito de como a sociologia contemporânea vem sendo exigida de uma revisão acerca do que são as cidades. Tudo isto tendo em vista os processos de revitalização urbana e gentrification, cada vez mais frequentes em diferentes cidades ao redor do mundo.

PALAVRAS-CHAVE | Urbanismo, urbanização, vulnerabilidade.

ABSTRACT | *The text below is part of a comparative study between the urban revitalization process of the "Meatpacking District" in New York City, and the urban revitalization projects of Região da Luz, in Sao Paulo, Brazil. The article's objectives are to undertake a critical overview of the main urban sociology theories and to reflect about the ways in which comtemporary sociology is being in need of a revision of its definitions about what cities are. This analysis considers the processes of urban revitalization and gentrification, that are becoming more frequent in cities all over the world.*

KEY WORDS | *Urbanism, urbanization, vulnerability.*

Recibido el 22 de noviembre 2010, aprobado el 7 de noviembre de 2011

E-mail: janainamaquiaveli@gmail.com

Introdução

> As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa. (...) As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas. Ou às perguntas que nos colocamos para nos obrigar a responder, como Tebas na boca da Esfinge.
>
> —Ítalo Calvino, *Cidades invisíveis*

As cidades como narrativas fazem parte da história do pensamento sociológico, assim como, de modo recorrente, do universo literário, tal como se pode encontrá-las no livro de Calvino. O olhar do escritor, do viajante, do pesquisador sempre busca ultrapassar os limites da geografia ao descrever as cidades que observa, ou até mesmo as cidades que se escondem numa outra, a cidade oficial, a dos mapas e dos cartões postais, a das passagens e das paisagens, tal como descrevera Benjamim (1985, 2006) em Paris, capital do século XIX.

No entanto, ao andar pelas ruas de uma grande cidade, hoje em dia, nem sempre é possível encontrar o que, na sociologia, definiu a vida urbana e moderna, tal como retratada, de modo paradigmático, pelo olhar benjamimniano que transitara por entre as ruas de Paris. Talvez por isso seja necessário perguntar-nos o que restou dos paradigmas que fizeram das cidades importante objeto de estudo das ciências sociais, tendo em vista os cenários nos quais se transformou o espaço urbano, na contemporaneidade. Seria possível, por exemplo, falar em uma natureza peculiar das cidades, tal como fizera a pesquisadora e ativista Jane Jacobs na Nova York dos anos 1960? O que pode ter restado dos lugares, para além das demolições e das reconstruções ocasionadas por projetos urbanísticos grandiosos como os de Hausssmann, no século XIX, ou de Robert Moses, nos anos 1960, contra o qual militara Jacobs? E o que dizer das cidades, hoje em dia? Ao invés de demolidas, não estariam sendo simplesmente passadas a limpo por iniciativas cada vez mais recorrentes e reincidentes de revitalização urbana e *gentrification*?[1]

Neste artigo, apresentaremos alguns aspectos relacionados à urbanização de Nova York e São Paulo, de modo a introduzir os estudos comparativos sobre os processos e os projetos de revitalização do Meatpacking District, na primeira, e da Região da Luz, na segunda. Para tanto, transitaremos pelos principais paradigmas da sociologia urbana; destacaremos as formas de sociabilidade típicas dos grandes centros e refletiremos sobre como a sociologia contemporânea vem sendo exigida de uma revisão acerca do que são as cidades.

1 O conceito de *gentrification* está diretamente ligado às iniciativas de ocupação, pelas classes médias, de antigos bairros e regiões geralmente industriais de grandes cidades europeias e norte-americanas transformados, através de iniciativas ou processos de revitalização urbana, em espaços de consumo simbólico e cultural (Smith, 2006; Zukin, 2000, 2010).

As cidades como objeto de estudo das ciências sociais

A sociologia clássica e a Escola de Chicago

No final do século XIX, as mudanças decorrentes dos processos de industrialização e modernização social transformaram as cidades em objeto de estudo de diferentes campos científicos. Nas ciências sociais, elas passaram a ser definidas como artefatos, uma espécie de materialização do tipo de sociedade originária da Revolução Industrial, cujos processos de urbanização promoveram a coexistência e o trânsito, harmoniosos ou não, de uma diversidade de classes, estratos e categorias sociais em um mesmo espaço geográfico, o espaço urbano metropolitano, então marcado por formas bastante características de sociabilidade (Simmel, 1972; Velho, 1987; Elias, 1994).

A partir dos anos 1920, a análise das relações entre espaço e sociedade foi significativamente ampliada pela Escola de Chicago, já que seus estudos conseguiram transpor os conceitos de diversidade e de interação social, do modo como articulados por Simmel, para o campo da investigação empírica e experimental. O ponto central dos trabalhos de Robert Park (1987), um de seus fundadores, foi identificar na cidade características da sociabilidade urbana descrita pelos clássicos, tais como os modelos de solidariedade, ocupação e divisão do trabalho, ou mesmo os desvios de interações sociais típicas de um modo urbano de vida. Contudo, o mais importante legado de Park foi estruturar a ideia de que há uma correlação entre espaço físico e espaço social. Segundo ele, padrões de gosto, vocabulário, normas e valores socialmente compartilhados estão diretamente ligados à maneira como os indivíduos ocupam o espaço urbano e vice-versa (Becker, 1996).

Herdeiro de Simmel e Park, deve-se a Goffman (1975) e a seus estudos sobre representação social realizados em Chicago a compreensão de que as interações, nas grandes cidades, são dotadas de certas singularidades, como a encenação de papeis e a transitoriedade das práticas cotidianas resultantes do compartilhamento, às vezes provisório, de padrões e de regras de conduta vigentes em cada situação interacional.

Em termos teóricos, os conceitos de segregação, distância social e estigma formulados por Goffman (1975) nos aproximam da ideia de espaço social de Pierre Bourdieu (1999, p. 160), para quem "não há espaço, em uma sociedade hierarquizada, que não seja hierarquizado e que não exprima as hierarquias e as distâncias sociais". Isso explica, sobretudo no Brasil, onde mistura e diversidade são tão comumente utilizadas como elementos de definição de nossa identidade cultural, por que a proximidade geográfica entre grupos tão diversos nem sempre se traduz em interações sociais efetivas, no espaço urbano.

A natureza peculiar das cidades

De acordo com Jane Jacobs (2000), a efetividade das interações sociais no espaço urbano pode ser tanto maior quanto mais diversificadas forem as cidades, nos diferentes usos e apropriações que se possa fazer delas.

Na prática, há quatro elementos que, segundo Jacobs, garantem a vitalidade e o dinamismo urbanos: i) a multiplicidade de funções, que permite às pessoas transitarem

e se encontrarem em horários e por razões diferentes; ii) a existência de quadras curtas, que ampliam as possibilidades de circulação pela região onde se vive ou trabalha, criando relações de afinidade com o espaço e a vizinhança; iii) a existência de construções com idades e estados de conservação variados, cuja ocupação tende a se dar de forma também diversificada; iv) a alta densidade populacional ocasionada pela mistura de residências, comércio e serviços, garantindo que as pessoas andem pelas ruas em diferentes horários do dia. De acordo com Jacobs, é a coexistência destes elementos que confere às cidades sua particularidade ou, mais propriamente, sua natureza.

No entanto, alguns fatores foram se tornando preponderantes na reconfiguração do espaço urbano a partir dos anos 1950, e não só em Nova York, onde vivia Jacobs, alterando significativamente a natureza peculiar das cidades; o predomínio de modelos progressistas de urbanização, por exemplo, foi um deles. Tanto nos Estados Unidos, em maiores e mais significativas proporções, quanto no Brasil, a diversidade foi sendo gradativamente comprometida pela implantação de modelos de urbanização compartimentados ou monotemáticos, bem como de processos de suburbanização rumo a condados periféricos, no caso americano, ou a bairros situados no entorno das áreas centrais, no caso brasileiro.[2] Com isso, a cidade como espaço dinâmico, diverso e vivaz foi se tornando decadente e deteriorada, e posteriormente substituída pelo que Henri Lefebvre (1991) e Lawrence Herzog (2006) definiram como espaços simulados de convívio social —como centros fechados e privados de moradia, consumo e lazer—, tanto mais homogeneizados quanto maiores os investimentos internacionais neles empregados.

Ironicamente, no entanto, quando a decadência passou a comprometer seu desempenho econômico e sua capacidade de atração de investimentos, o retorno às cidades foi sendo paulatinamente retomado por diferentes grupos de interesse. O resultado foi uma série de iniciativas de revitalização urbana que, passando as cidades a limpo, foram marcadas pela oportunidade de retorno financeiro e de visibilidade política, nos anos 1970 e 1980, ou estruturadas como ferramenta estratégica na disputa por investimentos e turismo entre as chamadas cidades globais (Sassen, 2001), a partir dos anos 1990. Todo este cenário acabou estabelecendo uma nova ordem urbana, não se sabe ao certo se mais bonita, mas certamente muito mais intensa do que no cartão postal.

O espaço urbano na pós-modernidade

Para muitos autores, as sociedades contemporâneas vêm sendo pautadas por um novo modelo de capitalismo, o capitalismo informacional. Nele, a geração de riquezas não depende mais da capacidade produtiva que marcou o modelo industrialista de produção. Ela resulta, sobretudo, da possibilidade de se processar informação e transformá-la em conhecimento. O capitalismo informacional é também global e favorece novas dinâmicas de produção e de consumo, assim como de interação e

2 No Brasil, este tipo de deslocamento tende a variar, geograficamente, conforme a classe social de seus ocupantes: classes média e alta rumo às zonas sul das cidades; classes média-baixa e baixa, rumo às zonas norte, leste e oeste.

de sociabilidade. De acordo com Canclini (1999), Canevacci (2004) e Lipovetsky (2000), o consumo, mais que o espaço, tornou-se um forte instrumento de produção de sentido nas sociedades contemporâneas. É a partir das escolhas simbólicas e das possibilidades de experimentação de marcas e de produtos que os indivíduos constroem o modo como se inserem na vida em sociedade.

Segundo Harvey (1992) e Smith (2006), o caráter imobiliário e a necessidade de expansão econômica tornaram-se o motor central do urbanismo na pós-modernidade. Para eles, a gestão das cidades ultrapassa a necessidade de administração de recursos financeiros e de infraestrutura, ou mesmo de materialização de ideais políticos, tão característicos do urbanismo modernista e progressista predominantes entre o final do século XIX e meados do século XX. Para Smith, a gestão do espaço urbano tornou-se um critério econômico competitivo, fazendo dos processos de revitalização urbana, bem como dos empreendimentos imobiliários, dos eventos e dos espetáculos internacionais, uma ferramenta estratégica de posicionamento na nova dinâmica do capitalismo global. Exemplo disso tem sido a utilização de técnicas de *branding*[3] na promoção de valores e de atributos locais, bem como a criação de rankings entre as chamadas cidades globais. Valendo-se de aspectos como as contribuições da cidade para o mundo nos últimos 30 anos, atributos físicos e climáticos, receptividade e segurança, variedade de atividades culturais e de lazer disponíveis e potencial de crescimento econômico, o *Anholt City Brands Index*[4] de 2009, por exemplo, elegeu Paris, Sydney, Londres, Roma e Nova York as cinco marcas de cidade mais bem sucedidas do mundo. [In]felizmente, nenhuma cidade brasileira aparece entre as 30 primeiras colocadas.

As cidades como objeto de consumo

Não se pode dizer que a gestão das cidades como marcas seja algo recente. No início dos anos 1970, uma série de estratégias visando o reposicionamento e a recuperação econômica de uma cidade drasticamente afetada pela crise financeira teve início em Nova York. Embora reconhecida por seu status cultural, berço de movimentos alternativos como o hip hop, o graffiti e o punk e pela efervescência artística de regiões como Lower East Side e South Bronx, os índices sociais e econômicos da cidade figuravam entre os piores do país. Altas taxas de desemprego e pobreza, crise fiscal, corrupção, criminalidade e violência, somadas ao êxodo de corporações e de residentes rumo aos subúrbios, fizeram de Nova York uma espécie de Meca cultural, porém muito pouco atraente nos cenários financeiro e econômico do país.

Uma ação de marketing capaz de promover a imagem de Nova York foi articulada por investidores imobiliários e *bureaus* de turismo, viabilizada por uma intensa reestruturação econômica e sustentada pelo poder público local. A proliferação de reportagens, filmes e programas de televisão ressaltando o estilo de vida nova-

3 *Branding* é uma ferramenta mercadológica cujo objetivo é construir a personalidade de uma marca, fixando-a na mente dos consumidores.

4 Disponível em http://www.business.nsw.gov.au/aboutnsw/lifestyle/E3_citybrandsindex.htm

iorquino, o incentivo a uma arquitetura grandiosa que marcasse o ressurgimento econômico da cidade e a criação do slogan "Eu amo NY", respaldados por uma forte política de segurança pública baseada em segregação social, transformaram uma cidade *underground* em lugar amigável, limpo, seguro e propício a investimentos, ou seja, em espaço de consumo (Greenberg, 2008).

De lá para cá, muitas outras estratégias têm sido utilizadas, não só em Nova York, para recuperar e promover a imagem de grandes cidades ou regiões economicamente decadentes. A contratação de projetos excêntricos desenvolvidos por arquitetos renomados, a instalação de franquias de museus internacionais e a transformação de antigas regiões industriais em espaços extravagantes de consumo e lazer, são iniciativas já relativamente consagradas de reconstrução de identidades urbanas locais, tais como: o projeto Docklands, em Londres (1985); a instalação do Museu Guggenheim, em Bilbao (1988); a revitalização do bairro Bercy, em Paris (1992) ou o redesenho do porto comercial de Barcelona (2004). Na América Latina, algo semelhante teve início em 1991 e transformou os antigos galpões do porto do Rio da Prata, construídos entre os anos de 1900 e 1905, em um complexo de lazer, turismo e negócios repleto de hotéis, torres comerciais, restaurantes e casas de tango destinados ao turismo internacional: a região de Puerto Madero, em Buenos Aires (Wilheim, 2005).

No Brasil, ainda que em dimensões mais modestas, cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife, São Luís e Curitiba passaram, nos últimos anos, por processos de revitalização de suas regiões portuárias ou antigos centros industriais, indicando tanto uma tendência de retorno ao centro (Herzog, 2006), quanto de utilização de recursos internacionais na recuperação de bens arquitetônicos e culturais,[5] como é o caso do Monumenta, um programa de recuperação do patrimônio histórico brasileiro financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O papel das iniciativas de revitalização urbana

Todo este cenário nos leva a deduzir que as estruturas sociais, culturais e econômicas da pós-modernidade têm alterado de modo significativo o espaço urbano, fazendo das iniciativas de revitalização uma estratégia importante de atração dos fluxos internacionais de investimento, lazer e turismo em diferentes cidades ao redor do mundo. No entanto, como na maioria dos casos as áreas revitalizadas permanecem desconectadas da teia urbana ao seu redor, graças ao predomínio de um determinado uso ou ocupação predominante, não é incomum retornarem às condições de decadência originais, a despeito dos vultosos investimentos empregados na revitalização.

Segundo Jacobs (2000) e Herzog (2006), a vida breve de muitas iniciativas de revitalização urbana deve-se ao fato de serem pensadas como projetos e não como parte integrante do espaço urbano. Para ambos, regiões degradadas devem ser reintegradas à cidade e sua diversidade de ocupações, favorecida; seu entorno deve ser reestruturado, de modo a se tornarem novamente acessíveis e interligadas a regiões onde o dinamismo e a multiplicidade de funções e interações sociais ainda não se

5 O aspecto da cultura como elemento catalisador das iniciativas de revitalização urbana, sobretudo no Brasil, pode ser visto em Botelho (2005).

perderam completamente, sobretudo quando se tratam de regiões de fronteira, como áreas portuárias, estações etc.

Do contrário, regiões revitalizadas desconectadas da malha urbana, centros culturais que, parafraseando Jacobs, não conseguem abrigar sequer uma boa livraria, bulevares e passeios públicos à moda parisiense nos quais é impossível transitar e tantos outros desvios e expropriações do que, em tese, poderiam ser as cidades, serão construídos aqui e ali sob o título de espaços urbanos revitalizados, ou passados a limpo. Não só no Brasil, mas em diferentes lugares onde a revitalização urbana tem se tornado uma prática relativamente bem sucedida, é preciso ressaltar que as cidades não são estáticas e que a transformação de regiões antes vitais em áreas ou espaços decadentes —ou vice-versa— faz parte da transformação permanente de tudo o que é vivo. Resta saber quais são os motores e os agentes da mudança e a quem se destina e interessa o que dela tem, afinal, resultado.

New York, New York[6]

Em seu livro *A Imagem da Cidade*, publicado em 1960, o urbanista norte americano Kevin Lynch discutiu o significado da forma urbana para as pessoas que vivem e transitam por uma cidade e como esse significado é traduzido por elas em mapas ou quadros mentais, com os quais apreendem o espaço onde vivem. Através de pesquisas empíricas realizadas em Boston, Jersey e Los Angeles, Lynch descreve como as pessoas percebem e organizam o espaço nas grandes cidades. Vias, limites, bairros, pontos nodais ou de convergência e marcos ou pontos de referência são elementos físicos essenciais na configuração do espaço urbano e, a partir deles, é que os indivíduos observam, percebem e transitam pela cidade, tanto mais *legível* quanto maior a possibilidade de seus elementos físicos e visuais serem reconhecidos e organizados.

Quem quer que transite pela ilha de Manhattan, em Nova York, terá uma tradução bastante apropriada do que Lynch definiu como legibilidade. A capacidade de se formular mentalmente uma imagem ambiental da cidade é bastante facilitada pela disposição dos elementos urbanos mencionados por ele. A adoção de coordenadas geográficas e numéricas na disposição das ruas e avenidas, a posição do Central Park, importante ponto de referência na cidade, e a presença de marcos e de construções emblemáticas fazem de Manhattan, um espaço de fácil reprodução mental ou, para usar os termos de Lynch, de grande legibilidade.

Até o início do século XIX, a urbanização de Nova York esteve concentrada no extremo sul da ilha de Manhattan, ocupada inicialmente por colonizadores holandeses e ingleses e, posteriormente, por uma diversidade de imigrantes atraídos pelo intenso comércio da região. Desde o século XVII, no entanto, diferentes fluxos de imigração já conferiam à ilha um caráter cosmopolita. Estima-se que, por volta do ano de 1650, Manhattan tivesse cerca de mil habitantes, mas quase 20 idiomas diferentes, graças aos diversos grupos de imigrantes atraídos pelo ritmo frenético do comércio na região de Wall Street (New York Public Library, 2010).

6 A cidade de Nova York é formada por cinco distritos: Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens e State Island, sendo a ilha de Manhattan o grande centro urbano da cidade e, por que não dizer, a grande representação de NYC.

Os modelos nova-iorquinos de urbanização em larga escala

Para impulsionar a urbanização e, com ela, os processos de industrialização e de crescimento econômico, o governo local implantou, entre os anos de 1807 e 1811, o chamado *Commissioner's Plan,* o primeiro grande projeto de urbanização da cidade. O plano dividiu Manhattan geometricamente em lotes de 8 por 30 metros, cortados por 14 avenidas paralelas e 172 ruas perpendiculares. Seu intuito era conferir à cidade mais conveniência e utilidade a partir de um planejamento urbano racional e higienista (Nolasco, Freitas & Batista, 2007).

No início do século XX, os impulsos de urbanização acompanharam a aceleração econômica de Nova York, de caráter essencialmente industrialista. Em 1922, por exemplo, quase 23 mil fábricas já haviam sido instaladas em Manhattan, empregando cerca de 520 mil pessoas, 41,5 por cento delas na área têxtil. Na prática, isso exigiu novas intervenções urbanísticas, como pavimentação de ruas, iluminação pública, abastecimento de água, canalização de esgoto e coleta de lixo, ampliadas para conferir à cidade uma estrutura que suportasse o crescimento metropolitano de então (Silva, 2004).

Entre meados do século XIX e começo do século XX, outras iniciativas de reurbanização foram implementadas em Nova York. Muitas delas resultaram da influência de movimentos urbanísticos tais como: a Cidade-Jardim, do inglês Ebenezer Howard; o City Beautiful Movement, do norte-americano Daniel Burnham; e a Ville Radieuse, de Le Corbusier, todos eles fundamentados em princípios ortodoxos e progressistas de urbanização e que pretendiam conferir às cidades aspectos de ordem, modernidade, beleza e grandiosidade. A construção do Central Park, em 1853, da Brooklyn Bridge, em 1883, da Grand Opera House, em 1869, da Estátua da Liberdade, em 1886, da Williamsburg Bridge, em 1903 e do edifício do Grand Central Terminal, em 1913, são exemplos disso. Se, em 1925, a Oitava avenida era escavada para a passagem do metrô e, no final dos anos 1930, a Grand Opera House dava lugar a salas de cinema e máquinas de pipoca, são indícios de uma cidade não só modernizada, mas em constante processo de transformação (Silva, 2004; Talese, 2004).

Já o *boom* da construção civil teve seu auge em Manhattan entre os anos 1930 e 1970, quando foram erguidas muitas das edificações monumentais da cidade, como o Crysler Building, o Empire State, a ponte Verrazano-Narrows ou, já em 1973, as torres gêmeas [derrubadas pelo atentado de 11 de setembro] do World Trade Center. Estes ícones, que ainda hoje preenchem as páginas dos guias turísticos e dos cartões postais da cidade, quando planejados, visavam impulsionar a reação de Nova York às crises econômicas dos anos 1930, 1950 e 1970, causadas respectivamente pela queda da Bolsa de Valores, em 1929, pelo fim da Segunda Guerra Mundial e pelo déficit orçamentário da cidade.

Na tentativa de reaquecer a economia local, muitos projetos de reurbanização foram implementados em Nova York por volta dos anos 1950, a maioria sob o comando do construtor Robert Moses, cujos padrões, embora aclamados por sua relativa ousadia, revelavam uma visão um tanto quanto totalitária do espaço urbano

(Berman, 1986; Callahan & Ikeda, 2004). Seus projetos contrariavam o princípio de que as cidades possuem uma ordem espontânea de crescimento e que a vida urbana resulta, sobretudo, das interações sociais que lhe são características.

O Slum Clearance Committee, de Moses, colocou muitos edifícios e comunidades no chão em nome das técnicas construtivas e do progresso. Em meados dos anos 1950, três projetos previam a transformação de parte da região sudoeste de Manhattan em rodovias e condomínios. Dentre eles estavam a demolição de 14 quadras no West Village e a destruição de inúmeros edifícios do século XIX, onde hoje fica o SoHo, para a construção de uma via expressa. Liderada por donas de casa, ativistas e moradores, incluindo Jane Jacobs, a resistência obrigou a prefeitura de Nova York a desistir dos projetos, inspirando a criação da Landmarks Preservation Commission, em 1965, o primeiro grupo de preservação histórica dos Estados Unidos (Callahan & Ikeda, 2004).

Entre os anos 1950 e 1970, o modelo de urbanização em larga escala imposto por Moses sempre foi contraposto por filosofias mais modestas e preservacionistas de urbanização. No entanto, entre o final dos anos 1970 e 1980, novas iniciativas de reformulação urbana com finalidades econômicas e políticas voltaram a ser comandadas pela especulação imobiliária. Dos anos 1990 em diante, o enobrecimento e a revitalização urbana tornaram-se sistemáticos, assumindo uma função estratégica e generalizada na disputa entre as cidades globais. A estas três etapas Neil Smith (2006) chamou de primeira, segunda e terceira ondas de revitalização urbana em Nova York.

As três ondas de revitalização urbana em Nova York

De acordo com Smith, a primeira onda teve um caráter bastante pontual, localizada em bairros como Greenwich Village, Upper West Side e Soho, entre os anos 1950 e meados dos anos 1970. Embora tenha sido marcada pelo fluxo de habitantes de classes média e alta para bairros originalmente ocupados por imigrantes de classe baixa do leste europeu, configurando os primeiros processos de *gentrification*, Smith destaca uma orientação cultural, mais até do que econômica, em reação às características excessivamente padronizadas dos principais centros comerciais ou residenciais da cidade.

A segunda onda de revitalização foi marcada por uma significativa crise econômica e política, que teve seu auge no ano de 1975. O endividamento do município, a desvalorização imobiliária das áreas centrais decorrente da transferência de moradia das classes média e alta para os subúrbios e as crises fiscal e econômica dos anos 1980 constituíram um cenário ideal para a especulação. Com o apoio do município, o financiamento de programas habitacionais foi facilitado e, em poucos anos, regiões como Lower East Side, Brooklyn e Harlem também foram sendo reformuladas.

Após a queda da Bolsa de Nova York em 1987, que afetou os aluguéis e as taxas de financiamento para a construção, acreditou-se que as iniciativas de revitalização urbana chegariam ao fim. No entanto, o que ocorreu foram inúmeras outras, e não só de edifícios residenciais, mas também de lojas, escritórios, restaurantes e casas de

espetáculo, constituindo uma nova forma de configuração do espaço urbano, agora marcada por processos generalizados de enobrecimento.

Atualmente, pode-se dizer que a revitalização urbana e a *gentrification* generalizada, tal como definidas por Smith (2006), resultaram em um novo modelo de urbanização, facilitado tanto pelo poder público através da revisão dos critérios de zoneamento da cidade, quanto por associações comerciais cada vez mais fortes e inseridas na gestão do espaço urbano[7] (Zukin, 2010). Com isso, os intuitos preservacionistas, mesmo que poéticos ou utópicos de se cultivar o aspecto cultural dos lugares, foram sendo paulatinamente substituídos por outras formas de preservação, que tendem a transformar os traços históricos em meros elementos estéticos, como o porquinho de louça que se pode ver à porta da Destination Art Space, no Meatpacking District.

figura 1 | Destination Art Space

fonte Fotos da autora.

7 Em Manhattan, cresce cada vez mais o número e a influência dos chamados Business Improvement Districts, associações comerciais fortalecidas e inseridas na gestão da cidade que, através da arrecadação de recursos entre seus filiados, vêm promovendo projetos e iniciativas de revitalização urbana, segurança e administração de serviços em suas áreas de atuação. Os BID's de Times Squares e Union Square são dois exemplos importantes de associações, em Manhattan, capazes de gerenciar o espaço público de ruas e praças segundo critérios evidentemente privados.

O Meatpacking District

O Meatpacking District compreende uma região de 18 hectares situada na parte sudoeste de Manhattan e fica entre a Rua 14 e o Rio Hudson, nas imediações do Chelsea. Em 1884, com a criação do Mercado Gansevoort — o nome homenageia o avô de Hermann Melville, autor de Moby Dick— o distrito tornou-se um dos maiores produtores de carne dos Estados Unidos. Em 1900, havia na região cerca de 250 matadouros, empacotadores de carne e distribuidores, cujos negócios foram ainda mais impulsionados pela construção, em 1934, de uma linha suspensa de trem que ligava as docas do rio Hudson ao bairro, transportando animais.

Nos anos 1960, a produção e o comércio de alimentos foram transferidos para regiões mais periféricas da cidade, tanto por uma questão de espaço quanto de saúde pública. Grandes centros de produção e distribuição foram abertos na região de Hunts Point, no Bronx, uma área industrial atualmente conhecida como o maior centro de distribuição de comida do mundo. No Hunts Point foram construídas, por exemplo, as novas instalações do Fulton Fish Market, antes situado na região do Meatpacking District. O novo mercado de peixe, planejado durante a gestão do prefeito Rudolph Giuliani, custou cerca de 85 milhões de dólares e transferiu de Manhattan para o Bronx cerca de 55 comerciantes de pequeno e médio portes (*New York Magazine*, 2006).

Nos anos 1970, com os primeiros processos de *gentrification* de bairros como SoHo e Tribeca, certas ocupações características destes bairros —como a presença de artistas, lojas de produtos *underground*, galerias de arte alternativas, pequeno comércio de drogas e prostituição— começaram a se deslocar para a região do Meatpacking District que, predominantemente comercial, tornava-se vazia durante a noite. No início dos anos 1980, diversas casas de show, *strip-tease* e prostituição transexual haviam sido abertas na região; fechadas no início dos anos 1990, deram lugar aos primeiros pequenos e charmosos restaurantes do bairro.

Até o final da década de 1990, no entanto, um número considerável de artistas e *designers* ocupou e desocupou os andares superiores dos açougues do Meatpacking, tendo em vista os baixos e depois os altos preços dos alugueis. Por volta do ano 2000, ameaçados de demolição, tanto o Mercado Gansevoort quanto a linha suspensa de trem tornaram-se alvo de interesse da comunidade local e de grupos ligados à preservação do patrimônio histórico.

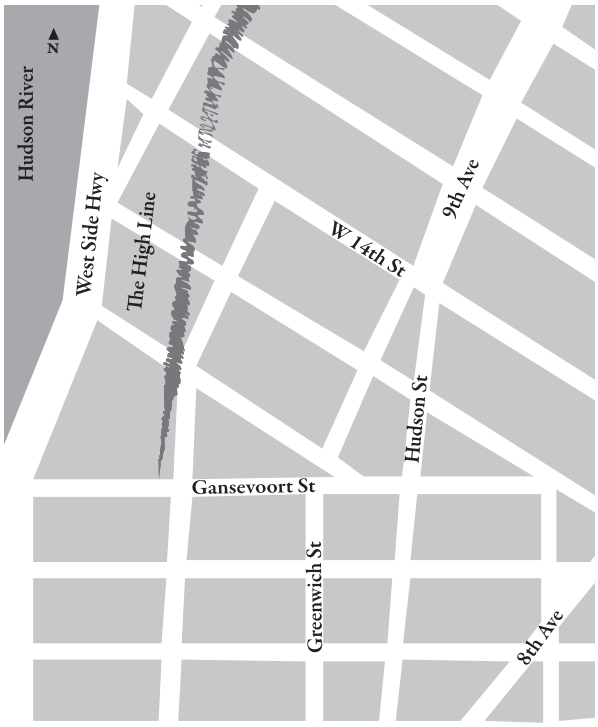
Em 2003, somente 35 dos 250 matadouros originais ainda permaneciam no Meatpacking District, dando lugar a boutiques de estilistas famosos como Stella McCartney, Alexander McQueen e [o brasileiro] Carlos Miele, assim como a *lofts* e redes de bares e restaurantes internacionais como Lothus, Buddha Bar e Cielo. Sete anos depois, ou seja, em abril de 2010, o número de empacotadores de carne do distrito era de apenas 8. Concentrados em um pequeno quarteirão da Rua Washington, eles abastecem os caminhões entre 5 e 8 da manhã, fornecendo cortes especiais para restaurantes de luxo da cidade[8].

8 Fonte: análise de fontes secundárias, observações participantes e entrevistas semiestruturadas, realizadas pela autora entre dezembro de 2009 e abril de 2010.

Isso significa dizer que, no Meatpacking District, os Homens de Branco foram substituídos pelos Homens de Preto. Quase não se vê mais os primeiros que, de botas e jalecos brancos, transitavam pelas calçadas com pedaços de carne nos ombros, carregando caminhões refrigerados, no final dos anos 1990. No lugar deles há manobristas e seguranças por toda parte, com seus ternos pretos, ilustrando com ar *blasé* as pequenas ruas do distrito, tomadas por jovens bem vestidos dispostos a pagar, pelo menos, 25 dólares por um *drink* ou 85 por uma camiseta de malha na Hugo Boss, uma grife que, entre orquídeas, bromélias e aromatizantes, música brasileira e madeira de demolição, preserva o piso e as colunas de cimento de um açougue onde, há alguns anos, estivera ali, quase na esquina da Rua 14 com a 9ª Avenida.

A construção do hotel Gansevoort em 2004 e de edifícios de luxo, a criação da High Line — o parque construído na antiga linha suspensa de trem que implicou investimentos públicos e privados de cerca de 80 milhões de dólares e que, inaugurado em junho de 2009, já recebeu mais de 2 milhões de visitantes —, além do anúncio de se transferir, para a região, a sede do Whitney Museum of American Arts, com projeto do renomado arquiteto italiano Renzo Piano, vêm fazendo do Meatpacking District, segundo a revista *New Yorker*, a vizinhança mais *fashion* de Manhattan.

figura 2 | Mapa do Meatpacking District



fonte Ilustração de Claudio Parreiras para a autora

A influência do urbanismo europeu no Brasil

No Brasil, os grandes projetos de urbanização implantados em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo foram inspirados, desde o final do século XIX, pelo modelo higienista do Barão George Eugéne Haussmann, adotado em Paris entre 1853 e 1870, quando prefeito da cidade. As primeiras intervenções no centro de São Paulo, bem como a conhecida reforma urbana de Pereira Passos no Rio de Janeiro (1902-1906), foram tentativas de se estabelecer, nas duas maiores cidades do país, padrões do que deveria ser, segundo Sandra Pesavento (1999), a metrópole moderna brasileira: o sonho de uma Paris tropical.

Apesar das primeiras iniciativas de urbanização terem ocorrido com a vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, foi somente no final do século XIX que o Rio de Janeiro passou a consolidar-se como metrópole nacional, embora marcada por hábitos ainda colonialistas. Centro de escoamento da produção cafeeira, a cidade crescia em torno do cais, assim como suas dinâmicas de industrialização e de povoamento. Com isso, também cresciam os problemas de moradia, segurança, transporte e limpeza pública que, com o surto de febre amarela, no final dos anos 1890, passaram a exigir um rígido e também controverso controle sanitarista por parte do governo municipal.

De cidade exótica e colonial, o Rio de Janeiro queria ser moderno. Este foi o desejo que pautou os primeiros grandes projetos de urbanização da cidade caracterizados, sobretudo, pela demolição de becos, cortiços e sobrados que pudessem dar lugar a grandes aterros e largas avenidas. A demolição do Cabeça de Porco na gestão do prefeito Barata Ribeiro, em janeiro de 1893, é um exemplo da intervenção do poder público nos processos de modernização da cidade. O Cabeça de Porco, um cortiço com cerca de 4 mil habitantes, era o "símbolo da cidade que deveria ser destruída, emblema da identidade urbana renegada do Rio que deveria sumir diante dos ventos do progresso" (Pesavento, 1999, p. 171). Derrubado em menos de 24 horas, o desalojamento de seus moradores deu início a uma das primeiras favelas da cidade, formada pelos antigos ocupantes do cortiço que, autorizados pela prefeitura, reaproveitavam madeira e restos da demolição para construir suas novas "moradias".

A modernização de São Paulo

Em São Paulo, as iniciativas de intervenção urbana tiveram objetivos mais ou menos semelhantes aos que orientaram os projetos de urbanização do Rio de Janeiro: uma expectativa das elites aristocráticas de conferir à cidade um caráter metropolitano e pretensamente cosmopolita, tendo em vista o crescimento econômico ocasionado pela exportação do café e, posteriormente, pelos primeiros impulsos de industrialização, além dos fluxos de imigração italiana, espanhola, japonesa e sírio-libanesa incentivados pelo fim da escravidão, em 1888, resultando em bairros até hoje ocupados por uma maioria estrangeira, como o bairro italiano do Bexiga e o bairro japonês da Liberdade, conhecido como a maior colônia japonesa do mundo, fora do Japão.

No final do século XIX e princípio do século XX, começaram em São Paulo os primeiros esforços mais efetivos para se construir um centro arquitetônica e urbanisticamente condizente com os referenciais metropolitanos europeus. Segundo Frúgoli (2000), as gestões dos prefeitos Antônio Prado (1899-1910) e Francisco Prestes Maia (1938-1945) foram marcadas por iniciativas de reformulação do espaço urbano, de acordo com o modelo urbanístico parisiense. Projetos de alargamento de ruas, ordenação do tráfego, arborização de praças e construção de edifícios inspirados na arquitetura europeia são exemplos de uma série de iniciativas que visavam à modernização de São Paulo.

Segundo Sevcenko (1992), a criação e a reurbanização de praças e parques - Praça da República (em1905) e Vale do Anhangabaú (em 1910)- a construção de viadutos - Viaduto do Chá (em 1892) e de Santa Ifigênia (em 1913) - e de edifícios inspirados na arquitetura europeia - Teatro Municipal (em 1911), Mercado Central (em 1932) e Estação da Luz (em 1901)-, são exemplos da utilização de técnicas tipicamente modernistas e progressistas de urbanização. Além disso, representavam uma cidade, como se pode ler ainda hoje no site da prefeitura de São Paulo, "que nada queria dever aos grandes centros culturais do mundo naquele início de século".

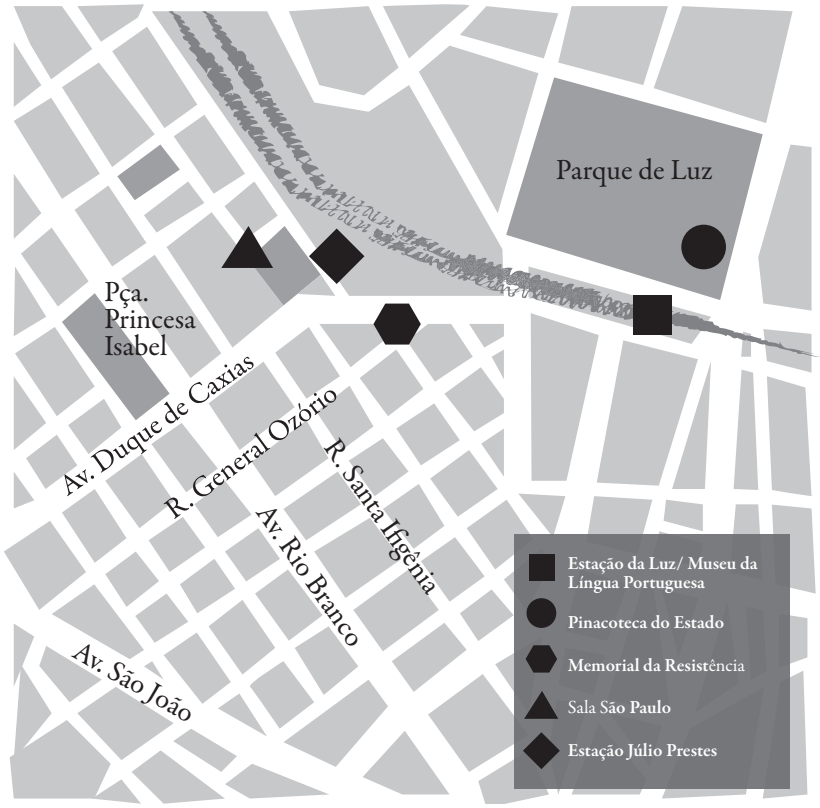
A Região da Luz

A primeira Estação da Luz, idealizada pelo Barão de Mauá, foi construída entre 1856 e 1867 pela estrada de ferro inglesa The Sao Paulo Railway e fazia o trajeto entre Jundiaí e Santos, de onde o café produzido no interior do estado era exportado. Entre 1895 e 1900, não atendendo à crescente demanda da produção e da exportação cafeeiras, a estação foi ampliada. Projetada em estilo neoclássico pelo arquiteto inglês Charles Henry Driver e reconstruída em estrutura de aço importada de Glasgow, a estação foi reinaugurada em março de 1901. Em 1946 foi quase totalmente destruída por um incêndio criminoso. Em 1947 a estrada de ferro inglesa foi nacionalizada, passando a chamar-se Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Somente em 1951 foram concluídas as obras de reconstrução e o edifício, acrescido de mais um pavimento e uma plataforma central, passou a ser usado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (São Paulo 450 anos, 2007).

Localizada em uma região central e já bastante deteriorada da cidade, a região da Luz compreende uma área de aproximadamente 450 mil metros quadrados, ou 111,2 hectares, seis vezes maior que a região do Meatpacking District, em Nova York. Na região situa-se o Complexo Cultural Julio Prestes, formado: i) pelo Museu da Língua Portuguesa, construído entre 2000 e 2006 nos antigos setores administrativos da Estação da Luz; ii) a restaurada Estação Júlio Prestes, onde fica a Sala São Paulo, sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (OSESP) e considerada a sala de concertos mais moderna da América Latina; iii) o Parque da Luz, tombado pelo Patrimônio Histórico no início dos anos 1980; iv) a Pinacoteca do Estado, uma construção de arquitetura neoclássica construída em 1905 e restaurada entre 1993 e 1998, que abriga cerca de 8 mil obras de arte brasileira dos séculos

XIX e XX; v) o Memorial da Resistência, construído no edifício que abrigou, entre os anos 1940 e 1980, o Departamento Estadual de Ordem Política e Social (Deops) de São Paulo, órgão de repressão política da ditadura militar brasileira.

FIGURA 3 | Mapa da Região da Luz



FONTE Ilustração de Claudio Parreiras para a autora

Afora algumas ações de cunho assistencialista, modestamente realizadas no final dos anos 1990, foi desde a inauguração do Museu da Língua Portuguesa, em 2006, que a revitalização da Luz passou a visar novas apropriações do lugar, marcadas pela alta cultura e com vistas a uma reocupação residencial da região pela classe média, tão incomum nas revitalizações de antigas áreas centrais, no Brasil. Gilberto Kassab, prefeito de São Paulo, espera que a Nova Luz seja uma referência internacional em projetos de revitalização urbana, aos moldes de cidades como Nova York e Barcelona: "pelo que tenho conversado com nossos técnicos, com os empresários, não tenho dúvida de que em pouco tempo essa região será um exemplo de urbanismo para o mundo todo" (Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura, 2010).

Para isso, a própria prefeitura definiu quem ela quer que sejam os pioneiros[9] na reocupação da Luz: arquitetos, artistas gráficos, músicos e profissionais liberais, tal como se pode ver nas pranchas de apresentação do projeto de revitalização disponibilizadas no site da prefeitura de São Paulo. Trata-se de uma intenção que desconsidera um comércio de aproximadamente 100 empresas de acessórios para automóveis e motocicletas, cerca de 1.000 lojas de eletroeletrônicos e mais de 10 mil moradores com renda média de até 3 salários mínimos, segundo dados da prefeitura e da associação de amigos e comerciantes do bairro. Isso sem mencionar os cortiços, os edifícios e quarteirões abandonados, as pequenas casas de prostituição, os moradores de rua e um intenso comércio de drogas observado em pesquisa de campo realizada entre janeiro e fevereiro de 2011 que, reunidos, deram à região o apelido de Cracolândia.

Ironicamente, as próximas etapas de revitalização da Luz preveem, segundo a prefeitura, investimentos da ordem de 2 bilhões de reais, supostamente destinados à recuperação de uma área definida pelo Plano Diretor Estratégico de 2002 como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). Segundo estabelecido pela legislação municipal, 40 por cento da região deverá ser ocupada por habitações de interesse social voltadas para famílias com renda de até 5 salários mínimos; 40 por cento por imóveis destinados a famílias com renda de até 16 salários mínimos e 20 por cento destinada a usos livres (*Jornal O Estado de São Paulo*, 2009).

No entanto, a ideia de deixar os processos de revitalização a cargo de construtoras e de empresas de arquitetura e urbanismo de renome internacional começou com reuniões realizadas entre a prefeitura de São Paulo, incorporadores imobiliários e construtores, em 2005, quando o sindicato das empresas do setor imobiliário (Secovi) contratou o arquiteto Jaime Lerner para elaborar um novo plano urbanístico para a região. A proposta foi doada por Lerner à prefeitura, mas nunca implantada, e previa a construção de torres comerciais de 80 andares e mais de 200 metros de altura; um boulevard na Avenida Rio Branco, cercado de altos edifícios; 16 quadras de uso misto, com prédios com altura máxima de 8 pavimentos; além da reurbanização das avenidas Duque de Caxias, Ipiranga e Cásper Líbero.

Em outubro de 2009, o sindicato das empresas do setor imobiliário abandonou a proposta de Lerner, alegando que o zoneamento da região, demarcado por áreas de interesse social, implicaria a construção de moradias populares com pequena margem de lucro para os investidores, favorecendo a formação de enclaves de ocupação popular e restringindo o interesse da classe média pelo local. Logo em seguida, o então governador de São Paulo, José Serra, contratou o escritório de arquitetura suíço Herzog & De Meuron para projetar outro grande equipamento cultural na região, o Teatro da Dança, a fim de impulsionar a revitalização e, com ela, o enobrecimento da Luz. O espaço, cujo término está previsto para 2014, deve custar cerca de 600 milhões de reais, conforme reportagem publicada pelo *Jornal O*

9 Pioneiros no sentido proposto por Smith (2006) ao descrever a primeira onda de revitalização urbana em Nova York, marcada pela ocupação de antigas regiões industriais da cidade, por volta dos anos 1950, por grupos de artistas e ativistas sociais de classe média.

Estado de São Paulo em abril de 2010, e será construído no prédio da antiga rodoviária da cidade, desapropriado por 34 milhões e no qual funcionou, entre 1982 e 2007, um *shopping* de roupas populares.

Tão logo o projeto do Teatro da Dança foi contratado, abriu-se o processo de concorrência pública para a seleção de ideias destinadas à revitalização integral da Luz, tal como vem sendo conduzida atualmente. Oito consórcios se candidataram, mas apenas cinco apresentaram a documentação necessária. A concorrência foi finalizada em dezembro de 2009. Em março de 2010, após tentativas mal sucedidas de embargo por supostos favorecimentos à equipe vencedora, o consórcio internacional ganhador assinou contrato com a prefeitura, comprometendo-se a apresentar à comunidade, no início de 2011, a primeira proposta de revitalização (*Jornal O Estado de São Paulo*, 2010).

A primeira audiência pública, prevista para março, foi agendada para o dia 14 de janeiro de 2011 e cancelada porque o espaço programado não comportava o número de participantes. Remarcada para o dia 28 de janeiro, o que pretendia ser uma experiência de governança urbana compartilhada terminou em atos de violência entre representantes da prefeitura e integrantes da associação comercial do bairro de Santa Ifigênia.[10] Com as liminares judiciais obtidas por ações populares cassadas em fevereiro de 2012, o projeto da Nova Luz deve seguir adiante até o final de 2012, quando as fases subsequentes da revitalização urbana se tornarão objeto de uma nova concorrência pública, a de concessão urbanística, com implantação a cargo da iniciativa privada e estimada em aproximadamente 1 bilhão de reais (Rodrigues & Burgarelli, 2012).

Conclusões

Segundo Jacobs (2000), pensar a revitalização urbana por meio de projetos, como vem ocorrendo em São Paulo, é não levar em conta a natureza peculiar das cidades, já que tendem a reproduzir os problemas que levaram à degradação inicial, como a ausência de dinamismo ou de usos combinados de pessoas em suas atividades cotidianas de trabalho, deslocamento, moradia e lazer.

No caso do Meatpacking District e ao contrário da Região da Luz, já não é possível falar em projetos, mas em processos, e esta é a principal diferença entre os casos estudados em Nova York e São Paulo. Iniciado e catalisado por grupos de artistas instalando seus ateliês em uma área originalmente industrial da cidade, o ciclo de revitalização urbana do Meatpacking District parece completar-se de modo mais orgânico que no caso brasileiro. Trata-se de um princípio de contingência, no sentido proposto por Becker (1996); o que não significa dizer que ele tenha ocorrido de forma inteiramente espontânea. A presença de vultosos investimentos imobiliários na construção de hotéis, lojas de grife e restaurantes de prestígio, bem como a revisão nos critérios de zoneamento urbano da região, por parte da prefeitura, ambos

10 Reunião acompanhada, em São Paulo, por meio de observação participante.

necessários à instalação de novas formas de uso e apropriação do lugar, podem ser tomados como exemplos de intervenção.

Como resultado, pode-se destacar o fato de que os cerca de 170 estabelecimentos comerciais do Meatpacking District, catalogados pela associação comercial e contabilizados em pesquisa de campo realizada entre dezembro de 2009 e abril de 2010, podem ser divididos em apenas cinco categorias: i) bares e restaurantes; ii) galerias de arte; iii) boutiques de luxo; iv) hotéis de charme; e v) salões de beleza ou spas urbanos; o que, em termos funcionais, representa uma forma predominante de apropriação.

figura 4 | Mapa das categorias de ocupação da região do Meatpacking District

fonte Ilustração de Claudio Parreiras para a autora.

Para além da distinção entre processos e projetos, ou das restrições à diversidade de usos encontrada em ambos os casos estudados, é importante destacar outras duas variáveis na análise comparativa das revitalizações urbanas do Meatpacking District, em Nova York, e da Região da Luz, em São Paulo: os agentes da revitalização e os efeitos delas resultantes.

Em São Paulo, o papel do poder público como articulador dos projetos de revitalização urbana é preponderante; a revitalização da Luz, por exemplo, vem sendo discutida por sucessivos governos municipais há mais de 20 anos. Por um lado, a alocação de recursos públicos na revitalização de uma área tão significativa da cidade explica, em parte, por que a maioria dos projetos não saiu do papel. Por outro, a captação de recursos advindos de financiamentos internacionais de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como de concessões públicas destinadas à exploração privada, acarretam alterações bastante significativas na natureza, em termos de ocupação, das regiões a serem revitalizadas. Isso também nos ajuda a entender por que os projetos, quando enfim implantados, acabam por ter vida curta. Invariavelmente, eles se caracterizam tanto por áreas destinadas à produção e ao consumo de alta cultura, como o Complexo Cultural Julio Prestes, quanto por projetos residenciais destinados à classe média em regiões de ocupação marcadamente popular, o que revela uma certa esquizofrenia nos projetos de revitalização urbana brasileiros, dos quais a Luz é metonímia: a de criarem ou fomentarem enclaves de uma segregação social às avessas, de nichos revitalizados e enobrecidos em áreas de uso, trânsito e ocupação marcadamente populares, como é o centro de São Paulo e de grande parte das cidades brasileiras.

Já em Nova York, há um ciclo mais extenso de reapropriação dos lugares e, conseqüentemente, de revitalização e *gentrification*. Ele começa, invariavelmente, com o interesse de artistas e intelectuais por regiões originalmente industriais da cidade, atraindo especuladores imobiliários interessados em edifícios decadentes ou terrenos desocupados, resultando, em alguns anos, em revitalizações e enobrecimentos contingentes ou orgânicos, dos quais o poder público é, na maior parte das vezes, mediador. Em Nova York, isso aconteceu em bairros como SoHo, Tribeca e Greenwich Village, nos anos 1960 e 1970, no Meatpacking District, desde meados dos anos 1980 e, mais recentemente, segundo Zukin (2010), em regiões como Brooklyn e Harlem, cuja completude dos processos de enobrecimento ou *gentrification* vem se tornando, a cada dia, mais aparente.

Ainda vale lembrar que tanto o Meatpacking District quanto a Região da Luz podem ser definidos como zonas de fronteira. Por serem um destino final, ou seja, ninguém costuma estar ali de passagem, já que portos e estações são, por definição, espaços limítrofes, seria preciso intervir de modo a reconectar as regiões revitalizadas ao seu entorno, e não favorecer uma apropriação predominante de consumo cultural ou de luxo, como se pode observar em ambos os casos: o de Nova York, já instaurado; o de São Paulo, como intenciona o atual projeto de revitalização.

Ao analisar intervenções urbanas em Pittsburgh, São Francisco e Filadélfia em seu livro *Morte e vida das grandes cidades*, Jane Jacobs (2000) ressaltou dois aspectos que considerava imprescindíveis às iniciativas de revitalização urbana que se pretendiam efetivas: a abertura de ruas ligando zonas de fronteira à malha urbana mais próxima e o desmembramento de edifícios históricos em pequenas unidades destinadas a usos ou funções diferentes e, consequentemente, a públicos também variados. Tanto em Nova York quanto em São Paulo é possível encontrar elemen-

tos do espaço urbano original que comportariam uma e outra intervenções. Entretanto, em nenhum dos casos estudados foi possível identificar tais elementos como próprios a ambas as iniciativas de revitalização.

Guardadas as suas diferenças e similaridades, o Meatpacking District, em Nova York, e a Região da Luz, em São Paulo, parecem prescindir daquilo que Jacobs definira como a natureza peculiar das cidades: a ideia de que as ruas são um manifesto público das vocações de uma cidade, uma zona de convergência onde convivem os costumes e os anseios da vida urbana. O mundo da rua, para usar uma expressão de Benjamim (1985; 2006), é a cidade em miniatura, até mesmo um mundo em miniatura, sobre o qual passeia o olhar do escritor, do viajante, do pesquisador, mas, sobretudo, o olhar e o pulsar de quem vive ou transita pela cidade.

Tomando como ponto de referência o que tem resultado das iniciativas cada vez mais recorrentes de revitalização urbana, incluindo os casos aqui estudados, pode-se dizer que poucos lugares ainda parecem guardar esta diversidade de usos e de ocupações como algo intrínseco à natureza da vida urbana. A cidade, tantas vezes representada e imaginada pela diversidade - harmoniosa ou não - de classes sociais e etnias, ou por sua multiplicidade de funções e sociabilidades características, parece vir dando lugar a um conjunto cada vez maior de cenários destinados ao turismo e ao consumo de luxo e de cultura. Os mundos em miniatura se restringem; as cidades estão sendo passadas a limpo. ©EURE

Referências bibliográficas

Associação Brasileira dos escritórios de Arquitetura (2010). Notícias. Disponível em http://www.asbea.org.br/escritorios-arquitetura/noticias/projeto-da-nova-luz-estara-pronto-no-fim-do-ano-133602-1.asp. Acesso em 02 fevereiro 2010.

Nolasco, C., Freitas, R. & Batista, T. (2007). O planejamento urbano e a consagração da rua. *Revista Eclética*, *24* (Janeiro/junho), 47–51. Disponível em http://puc-riodigital.com.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=2351&sid=89&tpl=printerview.

Becker, H. (1996). A Escola de Chicago. *Mana*, *2*(2), 177–188. http://dx.doi.org/10.1590/S0104-93131996000200008

Benjamim, W. (1985). Paris, capital do século XIX. *In* W. Benjamim, *Sociologia*. São Paulo: Ática.

Benjamim, W. (2006). *Passagens*. Belo Horizonte: Ed. Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Berman , M. (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Cia das Letras.

Botelho, T. (2005). Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís. *EURE, 31*(93), 53–71.

Bourdieu, P. (1999). *A miséria do mundo*. Petrópolis: Vozes.

Callahan, G. & Ikeda, S. (2004). The career of Robert Moses: City planning as a microcosm of socialism. *The Independent Review*, *9*(2, Fall).

Canclini, N. G. (1999). *Consumidores e cidadãos: conflitos culturais da globalização*. Rio de Janeiro: Ed. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Canevacci, M. (2004). *A cidade polifônica: um ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana*. São Paulo: Studio Nobel.

Elias, N. (1994). *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores.

Frúgoli Jr, H. (2000). *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez / Editora da Universidade de São Paulo.

Goffman, E. (1975). *A representação do eu na vida cotidiana*. Petrópolis: Vozes.

Greenberg, M. (2008). *Branding New York: how a city in crisis was sold to the world*. Nova York: Routledge.

Harvey, D. (1992). *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola.

Herzog, L. (2006). *Return to the center: Culture, public space and city-building in a global era*. Austin: University of Texas Press.

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

Jornal O Estado de São Paulo. (2009, 28 Abril). AIB paga e Lerner projeta Nova Luz. Disponível em http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090428/not_imp361660,0.php. Acesso em 02 fevereiro 2010.

Jornal O Estado de São Paulo. (2009, 29 Outubro). Mercado imobiliário abandona Nova Luz. Disponível em http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20091029/not_imp458017,0.php. Acesso em 02 fevereiro 2010.

Jornal O Estado de São Paulo. (2010, 14 Maio). Plano de revitalização da Nova Luz começa a ser executado em 17 de junho. Disponível em http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,plano-de-revitalizacao-da-nova-luz-comeca-a-ser-executado-em-17-de-junho,551890,0.htm. Acesso em 07 novembro 2010.

Lefebvre, H. (1991). *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, MA: The MIT Press.

Lipovetsky, G. (2000). *O império do efêmero: a moda e seu destino nas sociedades modernas*. São Paulo: Companhia das Letras.

New York Magazine. (2006). Hunts Point in 2016. Disponivel em nymag.com/realestate/features/2016/17150/. Acesso em 06 fevereiro 2010.

New York Public Library (2010). *Mapping New York's shoreline: Celebrating the quadricentennial of Henry Hudson's exploration of the waterways of New York, 1609–2009* [Exhibition]. Nova York, setembro 2009–junho 2010.

Park, R. (1987). A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. *In*: O. G.Velho, Otávio (Org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara.

Pesavento, S. (1999). *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. Universidade / Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Rodrigues, A. & Burgarelli, R. (2012). *Tribunal cassa liminares e libera Nova Luz*. Disponível em http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,tribunal-cassa--liminares-e-libera-nova-luz-,840518,0.htm >Acesso em 26 fevereiro 2012

Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokio*. Princeton: Princeton University Press.

São Paulo 450 anos. (2007). Disponível em <http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/ vila_metropole/2-3_estacao_luz.asp> Acesso em 05 setembro 2009.

Sevcenko, N. (1992). *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras.

Silva, N. (2004). Ícones da Metrópole. *Muito+ A Revista da Região Metropolitana de Campinas*, *1*(1), 23–29.

Smith, N. (2006). A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à "regeneração" urbana como estratégia urbana global. In: C. Bidou-Zachariasen, *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume.

Simmel, G. (1972). Metrópole e vida mental. In: O. G. Velho, (Org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed.

Talese, G. (2004). *Fama e anonimato*. São Paulo: Cia das Letras.

Velho, G. (1987). *Individualismo e cultura: Notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores.

Wilheim, J. (2005). Cidades: o que há de novo? *Revista AU – Arquitetura e Urbanismo*, *137*(20), 62–69.

Wood, A. (2008). *Preserving New York: Winning the right to protect a city's landmarks.* Nova York: Routledge.

Zukin, S. (2009). *Naked city: The death and life of authentic urban places*. Nova York: Oxford University Press.

Zukin, S. (2000). Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In: A. A. Arantes (Org.), *O Espaço da Diferença*. Campinas: Papirus.

¿Es posible la integración residencial en las ciudades chilenas? Disposición de los grupos medios y altos a la integración con grupos de extracción popular

Francisco Sabatini. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Alejandra Rasse. **Universidad Católica del Maule, Talca, Chile.**
Pía Mora. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**
Isabel Brain. **Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.**

RESUMEN | Con relativa independencia de su nivel social, edad y sexo, los residentes de las ciudades chilenas de Santiago, Antofagasta y Temuco muestran una significativa disposición a la integración residencial con personas de otra condición social. Sin embargo, dicha valoración de la integración enfrenta, por una parte, obstáculos y temores concretos (como el menoscabo a las plusvalías o respecto de la formación de los hijos) que dificultan que se materialice en barrios menos segregados; y por otra, actitudes y conductas "clasistas". En términos prácticos, esta cultura urbana tensionada y ambivalente, junto a la relativa asimetría que presenta la segregación residencial entre sus dimensiones principales en el medio latinoamericano y a la prevalencia de una mezcla de indiferencia y tolerancia en la relación con el "otro", propia de las ciudades modernas, otorgarían viabilidad cultural a futuras políticas de reducción de la segregación.

PALABRAS CLAVE | Segregación, cultura urbana, integración social

ABSTRACT | *With relative independence of their social level, age or sex, the residents of the Chilean cities of Santiago, Antofagasta and Temuco show a significant disposition to residential integration with people of different social conditions. However, this positive evaluation of integration is confronted by concrete obstacles and fears (like the possible damage to the value of their properties or to the education of their children) that make the materialization of less segregated neighborhoods harder, on the one hand, and "classist" attitudes and conducts, on the other. In practical terms, this ambivalent urban culture, together with a relative assymetry of residential segregation are the main dimensions in the Latin American context. These, together with a mixture of indifference and tolerance towards the "other", which are characteristic of modern cities, give cultural viability to future policies for the reduction of segregation.*

KEY WORDS | *Segregation, urban culture , social integration*

Recibido el 19 de mayo de 2011, aprobado el 31 de agosto de 2011

E-mail: Francisco Sabatini, fsabatin@uc.cl | Alejandra Rasse, arasse@ucm.cl | Pía Mora, mimora@uc.cl | Isabel Brain, ibrain@uc.cl

El presente artículo se basa en dos investigaciones empíricas realizadas en los últimos años: i) el estudio "Disposición a la integración social urbana en Santiago, Antofagasta y Temuco: Una mirada desde la integración residencial", realizado en 2008, por ProUrbana-Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC) y el Observatorio Social-Universidad Alberto Hurtado (UAH), para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile; y ii) la investigación "Cultura de integración y cohesión social en las ciudades chilenas", que corresponde a un estudio aún en desarrollo iniciado el año 2009, encabezado por los institutos de Sociología y de Estudios Urbanos (PUC), y que se inserta en el Programa Bicentenario en Ciencia y Tecnología-Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (Conicyt, Chile).

Introducción

El interés por comprender la disposición a la integración residencial surge, primero, de la comprobación de los nocivos efectos que la segregación residencial, en su dimensión de homogeneidad en pobreza, genera para las aspiraciones y trayectorias de movilidad social ascendente de los hogares de menores recursos; y en segundo término, del interés por indagar qué espacio o voluntad existe en la ciudadanía y la población urbana chilena para atacar este fenómeno, y bajo qué condiciones.

El punto de partida de este artículo es la constatación de la significativa distancia que existe entre la elevada disposición a la integración residencial declarada por los residentes de ciudades chilenas y la disposición observada o concreta, que es mucho menor. El declive entre aquello que se dice y lo que se hace cuando se trata de integración residencial puede ser atribuido a factores que obstaculizan la posibilidad de que personas de distinta condición social vivan próximas, factores que pueden ser clasificados en trabas culturales y en otras de tipo estructural, principalmente económicas y funcionales.

En este trabajo evaluamos el peso que tendrían uno y otro tipo de trabas. Nuestra hipótesis, basada en la observación de datos, es que en la determinación de las conductas en materia de integración pesarían más los factores estructurales que los culturales. Vale decir, nuestra cultura no sería el principal impedimento para alcanzar mayores niveles de integración.

Desde la cultura se argumenta que la proximidad física entre personas de distinta condición social no es posible, debido a que somos profundamente clasistas. Sin embargo, en el peor de los escenarios —es decir, en el de un clasismo extendido y coherente—, la proximidad residencial no es imposible: la convivencia en el espacio por parte de personas diferentes puede darse bajo un patrón verticalista. De hecho, tradicionalmente en nuestro país muchos espacios han albergado la diversidad social respetando un orden jerárquico. Desde otra mirada (a la que adherimos con más entusiasmo, aunque sin descartar de plano la visión más pesimista recién expuesta), el clasismo existente convive con otras capas de significado, otros valores e ideas que están penetrando nuestra sociedad: la cultura ciudadana que reconoce los derechos del "otro" independientemente de su condición socioeconómica.

Habrían también trabas culturales más allá del clasismo: el miedo al "contagio" de malas costumbres en los hijos producto del contacto interclases y la diferencia de los hábitos o formas de ocupar el espacio, son temores recogidos cualitativamente por nuestra investigación. Creemos que ellos podrían controlarse bajo formas específicas de diseño habitacional y urbano como, por ejemplo, los "microbarrios".

A nuestro juicio, es en la estructura social donde anidan los principales obstáculos para la integración residencial. Algunos de los problemas en este ámbito serían los altos precios del suelo —que hacen prácticamente imposible a la vivienda social competir con otros usos del suelo mejores pagadores—, una política habitacional segregadora y unos municipios que, por su escasa recaudación tributaria, carecen de los recursos necesarios para volverse lugares atractivos para grupos de mayores

ingresos. No obstante, tales barreras estructurales muestran algunas tendencias que permiten pensar que es posible revertirlas, ya sea utilizando las fuerzas del mercado inmobiliario —aprovechando el hecho de que la cercanía a la vivienda social no reduce necesariamente el valor de otras propiedades, como muestra la experiencia internacional— o bien diseñando políticas que acorten la brecha entre la alta disposición a la integración y los impedimentos prácticos para alcanzarla.

Partiremos en la primera sección por definir qué se entiende por segregación residencial y, con base en la literatura y los estudios disponibles, discutir sus efectos negativos y la posibilidad de reducirla. Luego ofrecemos una reflexión crítica sobre las relaciones usualmente postuladas en el medio latinoamericano entre segregación, desigualdades y clasismo. En la tercera sección entregamos resultados de nuestros estudios empíricos que respaldan la conjetura de que en las ciudades chilenas existen espacios de libertad para alcanzar mayores grados de integración residencial que los que se observa. En la cuarta sección destacamos algunos desafíos de política pública que surgen de estos hallazgos.

Segregación residencial: definición, efectos y mecanismos para su reducción

Según Massey y Denton (1988), la segregación residencial es el grado en que dos o más grupos viven separados entre sí en distintas partes del entorno urbano. Identifican cinco dimensiones del fenómeno: uniformidad, exposición, concentración, centralización y agrupamiento.[1] Así, un grupo social segregado sería aquel que no está uniformemente distribuido en el espacio urbano, que está mínimamente expuesto al contacto físico con miembros de otros grupos, que está espacialmente concentrado (en términos de una alta densidad geográfica), que está fuertemente centralizado (en el sentido de vivir cerca del área central de la ciudad) y que presenta un marcado agrupamiento territorial (Sabatini & Cáceres, 2004).

En nuestro contexto hemos definido la segregación residencial como "el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que este se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades" (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2001). Asimismo, y luego de evaluar críticamente el índice de Massey y Denton, optamos por reducir las dimensiones de la segregación a tres: concentración (concentración de un grupo en el espacio), homogeneidad (homogeneidad social de un área) y prestigio social (dimensión subjetiva que alude al valor o estigma asociado a residir en un determinado lugar[2]).

Dependiendo de la dimensión, el grupo social y la escala que se considere, la segregación residencial puede volverse problemática; dicho de otro modo, la con-

1 En Massey y Denton (1988), *evenness, exposure, concentration, centralization y clustering.*

2 Respecto de la estigmatización, resulta interesante un estudio de Sampson y Raudenbush (2004), donde demuestran que las percepciones sobre el desorden social no solo se relacionan con las condiciones objetivas del entorno (desorden efectivo), sino también con el contexto racial y económico: *As the concentration of minority groups and poverty increases, residents of all races perceive heightened disorder even after we account for an extensive array of personal characteristics and independently observed neighborhood conditions.*

centración de un grupo en un espacio no es negativa por sí sola. Por ejemplo, en el caso de la ciudad de Santiago, los hogares de mayores ingresos se concentran en el denominado "cono de alta renta", pero eso no significa que en esa zona solo habiten personas de clase alta. De hecho, es justamente lo contrario: el "cono" es la zona que ofrece mayor diversidad social de toda la ciudad, en el sentido de que es posible encontrar personas de todo el espectro social. Lo mismo ocurre en los conos de alta renta de las distintas ciudades latinoamericanas, que concentran los hogares de altos ingresos sin llegar a constituirse como espacios socialmente homogéneos. En este sentido, siguiendo la distinción de Clark[3] entre etnocentrismo y hostilidad, las preferencias de segregación de los grupos afluentes latinoamericanos estarían más orientadas a agruparse con los similares (concentrarse) que a excluir a los diferentes (homogeneidad social), al contrario de la realidad estadounidense, donde campearía la "adolescencia urbana".[4]

El problema ocurre cuando los espacios se vuelven homogéneos en pobreza a gran escala, como en el caso de la comuna de La Pintana. Aquí, la reunión en una amplia zona geográfica de una alta proporción de hogares pertenecientes a los dos quintiles más bajos (76 por ciento de estratos D y E el año 2002, fecha del último censo), les hace muy difícil entrar en contacto con familias de mayor nivel socioeconómico, que pudieran abrirles oportunidades laborales, información o amistad, entre otras posibilidades.

Este aislamiento se vuelve relevante en la medida en que el espacio no es tan solo el lugar donde *ocurren* determinadas acciones individuales o colectivas, sino también un lugar que *produce* realidades específicas. Mientras algunos autores se han abocado a identificar y medir los efectos negativos asociados a la segregación residencial de grupos desaventajados, otros han puesto el énfasis en la dirección complementaria, esto es, las consecuencias positivas asociadas al hecho de residir en áreas mixtas. En el contexto europeo y norteamericano casi siempre estas investigaciones consideran no solo la variable socioeconómica, sino también la étnica.

Entre quienes se han concentrado en el estudio de las consecuencias negativas que acarrea para las familias el hecho de vivir en áreas homogéneamente pobres, Flores (2006) identifica al menos tres corrientes o grupos de estudios, según cuál sea el eje en torno al que se articulan: geografía de oportunidad, efecto barrio o género. La geografía de oportunidad está definida por las posibilidades otorgadas por el Estado, el mercado y la sociedad de incorporarse a la previsión social, el trabajo y la educación. En las ciudades, la segregación de los grupos más pobres en zonas socialmente homogéneas no solo reduce las oportunidades a nivel de sus barrios, sino que origina mayores dificultades para visualizar y movilizar los activos existentes en

3 *... preferences themselves are driven by positive feelings about one's own group, not negative feelings about out-groups* (Clark, 1986, de acuerdo con la síntesis de Bobo y Zabrinsky, 1996).

4 Siguiendo la argumentación de Sennett (1970), hemos denominado "adolescencia urbana" al temor a ser confundido con el 'otro' de menor condición social pero parecido a mí (Sabatini & Brain, 2008). Los grupos ascendentes, celosos de afirmar su nueva identidad de clase, rechazan abiertamente al grupo del cual provienen y al que, por lo mismo, se asemejan. Tal actitud "exclusionaria" puede presentarse a lo largo de toda la escala social, especialmente cuando la economía crece y la movilidad social ascendente se fortalece.

la ciudad (Galster & Killen, 1995; Wormald, 2007). El efecto barrio, consistente en el traspaso hacia los individuos de las características comunes del barrio (Flores, 2006), se materializaría principalmente mediante las redes sociales locales, tales como el efecto pares (Jencks & Mayer, 1990), la socialización colectiva (Wilson, 1987) y la socialización institucional (Bauder, 2001). La tercera línea, representada por los estudios de género, sostiene que el acceso a las oportunidades se refleja de forma diferente en el espacio para hombres y mujeres, especialmente en el ámbito laboral (Flores, 2006).

¿Qué evidencia respecto de las consecuencias de la segregación hay para el caso chileno? Larrañaga y Sanhueza (2008), basándose en un panel de datos de corte transversal, encontraron que la segregación residencial afecta las oportunidades de niños y adolescentes más pobres, específicamente en lo que refiere a la asistencia a educación preescolar, el retraso escolar, la deserción escolar, y finalmente la inactividad juvenil. Sierralta (2010) obtiene similares resultados en jóvenes santiaguinos de extracción popular de entre 15 y 24 años en materia de inactividad juvenil, con diferencias en función del género. Adicionalmente, evidencia reciente muestra que hogares populares que habitan en viviendas sociales segregadas a gran escala enfrentan menos movilidad social y menores oportunidades si se los compara con hogares de la misma extracción social residentes en viviendas sociales localizadas en sectores con baja segregación (Sabatini, Wormald & Salcedo, 2008).

Los estudios con foco en los efectos de residir en áreas mixtas consisten principalmente en evaluaciones de programas estatales que, con el fin de evitar la aglomeración de hogares vulnerables, promueven el desarrollo de viviendas económicas o sociales en áreas de ingresos medios y altos. Están las acciones que buscan conseguir más integración en los futuros desarrollos, y las que intentan corregir la ciudad existente y actúan sobre el parque habitacional. La experiencia internacional es rica en ejemplos de políticas que se enmarcan en obligaciones por parte del Estado o bien en incentivos para lograr el objetivo señalado, ya sea en los nuevos desarrollos o en el *stock* existente. En América destaca el caso de Estados Unidos, mientras que en Europa los principales precursores son el Reino Unido, Francia, Alemania, Suecia y Finlandia (Musterd, 2005).

En el marco de los incentivos, un caso destacable es el del estado de Massachusetts, Estados Unidos, cuya Constitución, en su capítulo 40B, establece incentivos para que las inmobiliarias construyan viviendas con densidad media por encima de la norma local en aquellos condados donde menos del 10 por ciento de las viviendas son "económicas" (Pollakoswki, Ritchay & Weinrobe, 2005). En el caso de las obligaciones, conocido es el caso francés, que establece cuotas de 20 por ciento de vivienda económica en el parque habitacional de cada municipio urbano, y multas anuales por cada vivienda que falta para completar ese porcentaje. Este objetivo está resguardado desde el año 2000 por la Ley de Solidaridad y Renovación Urbana.

Entre los programas que han buscado caminos más complejos de fomento de la integración, está el plan HOPE VI en Estados Unidos, vigente desde 1992. Su finalidad ha sido diversificar los complejos de *public housing* por la vía de atraer a ellos

a residentes de mayor condición social y, a la vez, dispersar a parte de sus residentes antiguos en pequeños conjuntos residenciales en los suburbios de clase media (Zhang & Wiesmann, 2006). El objetivo de integración social ha sido entendido como el de crear "comunidades sustentables" (Popkin, 2006).

En Chile, a partir del año 2006, la política de vivienda ha considerado entre sus objetivos la promoción de una mayor "integración social" en las ciudades. Salvo por el "subsidio a la integración social",[5] las demás formas de integración impulsadas, como el Subsidio de Localización o el Programa Quiero Mi Barrio, no se basan específicamente en la reducción de la segregación residencial. Más bien, han buscado mejorar el acceso de los hogares a servicios o rehabilitar viejos barrios populares, respectivamente. En general, la reducción de la segregación es un área de la política pública en formación.[6] Una iniciativa más radical del año 2006, la de crear una norma que impusiera una cuota de 5 por ciento del suelo de los nuevos desarrollos para vivienda social, despertó una fuerte resistencia y no alcanzó a llegar al Parlamento.

A escala internacional, la promoción de desarrollos urbanos mixtos ha suscitado discusiones sobre los costos económicos, sociales y urbanos —en los barrios mismos— que la mixtura pudiera generar.

En cuanto a los costos económicos, el principal temor es que las propiedades de mayor valor vean afectada su plusvalía, ya sea porque disminuya su valor o se incremente menos que el de unidades no mezcladas. Al respecto, diversos estudios realizados en Estados Unidos (Cummings & Landis, 1993; Siegel, 1998; Maxfield Research, 2000; National Association of Home Builders, 1999; Green, Malpezzi & Seah, 2002; Wilkins, 2002; Pollakowski et al., 2005; Gornstein & Verrilli, 2006) han mostrado que los conjuntos mixtos no afectan significativamente el valor de las unidades de mayor valor que los integran ni tampoco el de las propiedades vecinas; es más, pueden generar efectos positivos cuando contribuyen a la rehabilitación o mejoramiento de zonas deterioradas (Goetz, Lam & Heitlinger, 1996).[7]

En el plano de los efectos sociales y urbanos, ha habido medición de los impactos de mediano y largo plazo de programas residenciales integrados. Varios estudios han encontrado efectos positivos asociados a los mismos. Un hallazgo relevante descansa en el hecho de que la integración de los residentes de menores ingresos a los barrios de clase media continuaba en el tiempo en los barrios de clase media, sin que fueran re-segregados. Si bien el proceso de su aceptación fue lento, no se registraron conflictos significativos (Rosembaum, 1995).[8] Un caso más reciente fue el que afectó al municipio de Yonkers en el área metropolitana de Nueva York. Como parte del HOPE VI, en 1990 la Corte Federal de Estados Unidos impuso al

5 "Bono de integración social" creado bajo la administración Bachelet (2006–2010), de unos 4.000 dólares, que se suma al subsidio habitacional para grupos medios (DS40), pudiendo llegar a duplicarlo. Se otorga a hogares que compran su vivienda en conjuntos que incluyen al menos un 30 por ciento de viviendas para hogares más pobres (Subsidio FS1 o FS2).

6 El Subsidio a la Integración Social, el único que claramente busca fomentar la mezcla social residencial, ha tenido poca aplicación y sus efectos están en estudio por un equipo de ProUrbana, Políticas Públicas, PUC.

7 Para ver un resumen de los resultados de estos estudios, consultar Myerson (2003) y ProUrbana (2007). Estas referencias fueron extraídas de dichos artículos.

8 Orfield (1997) resume los hallazgos de esos estudios.

municipio un programa de de-segregación de la vivienda pública, consistente en la construcción de doscientos *townhouses* en siete sitios repartidos por barrios de clase media y alta para alojar a residentes de los antiguos complejos de *public housing*. A pesar de la gran conflictividad que rodeó este programa, las hipótesis de la debacle inmobiliaria y de los conflictos y efectos sociales negativos han sido descartados por distintos estudios (entre ellos, el de Briggs, Darden & Aidala, 1999).

Desigualdades, clasismo y segregación

En esta sección argumentaremos que, sin importar cuál sea nuestra perspectiva teórica sobre los patrones culturales, el clasismo y la reducción de la segregación residencial son hechos enteramente compatibles en ciudades como las latinoamericanas.

Resulta de sentido común para muchas personas, probablemente la mayoría, afirmar que en Chile no es posible mezclar o acercar en el espacio a los grupos sociales. El clasismo nos impediría construir próximas las residencias de hogares de diferente condición social.[9] Chile es la sociedad "más clasista en América Latina", dice la escritora Elizabeth Subercaseaux, sin aportar pruebas pero interpretando a muchos chilenos.[10] Lo mismo parecía tener en mente Felipe Morandé, decano de Economía de la Universidad de Chile, cuando hacía reparos a la intención del gobierno de la época de dictar una norma estableciendo cuotas de vivienda social en todos los desarrollos habitacionales. Medidas como esa han sido adoptadas en no pocos países para combatir la segregación residencial. Morandé objetaba el intento de crear "una convivencia social forzada", argumentando que las personas prefieren vivir con los de su misma clase y "no como vaca en corral ajeno" (*El Mercurio*, octubre 24, 2006).

Un punto de vista similar es el de los promotores inmobiliarios que rechazan asumir alguna responsabilidad en materia de control de la segregación residencial. Según Vicente Domínguez, presidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios de Chile, la segregación sería atribuible al clasismo de los chilenos, hecho que los empresarios no pueden sino acatar de acuerdo con el principio de soberanía del consumidor.[11] Desde la academia, Armando Roa (1997, p. 44) fundamenta la realidad clasista de los chilenos, aunque sin recurrir a ese adjetivo. Destaca "la dificultad de los chilenos para identificar a alguien como persona y valorarlo si no se averigua antes qué profesión tiene, cuáles son sus ideas políticas, sus gustos personales, la marca de su automóvil y hasta su vida íntima" —en definitiva, si no se sabe, en primer lugar, de qué clase de persona se trata.

---

9 Entenderemos por "clasismo" las valoraciones, actitudes y prácticas basadas en hacer diferencia, prejuiciar o discriminar a las personas según su condición social. Según el diccionario de la Real Academia Española, el clasismo es la actitud de quienes defienden la discriminación por motivos de pertenencia a otra clase social.

10 En convocatoria al seminario "Una mirada crítica al clasismo en Chile", realizado el 20 de mayo de 2010 en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Sociales e Historia de la Universidad Diego Portales.

11 Opinión vertida en el seminario internacional "Integración social urbana y negocio inmobiliario: ¿una sociedad posible?, organizado en Santiago por ProUrbana-PUC y el Lincoln Institute of Land Policy, septiembre 11 y 12 de 2008.

Parece innegable que las desigualdades sociales son un elemento sobresaliente en la estructura social chilena; y el reparo que aquellas suscitan, un hecho cultural clave. Así se puede comprender la sensación omnipresente e incómoda de clasismo que experimentamos los chilenos. Pero las desigualdades y las diferencias de riqueza y de poder no excluyen el orden social ni la cohesión. En tanto existan expectativas de movilidad social, dice Saraví, la persistencia de las desigualdades sociales no significa necesariamente pérdida de cohesión social.[12] De hecho, esas expectativas han sido importantes en el Chile de los últimos decenios en la medida en que ha habido crecimiento económico y reducción de pobreza. Sin embargo, aun en la ausencia de tales expectativas, desigualdad y cohesión no son necesariamente antitéticas.

La cultura está construida en algunas tensiones claves, siendo quizá la más evidente para los latinoamericanos la que emana de la desigualdad de poder y de fortuna entre las personas. Otras son las que enfrentan lo nuevo con lo viejo, el contenido con la forma, la libertad con el orden establecido. La vida, dice Simmel (2000), se expresa y realiza por ciertas formas culturales (arte, religión, ciencia, tecnología, leyes) que, una vez creadas, toman identidades fijas y una cierta rigidez; "la vida se enfrenta permanentemente a sus propios productos, los cuales han cristalizado y no pueden moverse con ella" (p. 318).

Bauman (2010) amplía esta perspectiva con su "paradoja de la cultura": esta presenta una "ambivalencia nuclear" entre sus dos caras, la de creatividad y la de regulación normativa; entre el azar y el orden social; entre la libertad y creatividad desplegadas para construir un orden social, y los necesarios límites a la libertad para defender ese orden, una vez construido. La libertad de unos para alcanzar sus objetivos contrasta con la pérdida de libertad de los que podrían resistirse a los primeros; en último término, "la libertad es una relación social" (Bauman, 2010, p. 18).

Las ciencias sociales intentaron por más de un siglo resolver esta paradoja reduciendo la cultura a una de sus dos caras, la del orden construido, enfoque que alcanzara su máxima expresión con el sistema teórico elaborado por Talcott Parsons (Bauman, 2010, p. 28). Para el "funcionalismo estructural", la cultura es un sistema compartido de valores, creencias y normas que estructura el sistema social (Parsons, 1968). Un énfasis excesivo en el orden establecido llevaba a los funcionalistas a desvalorizar el polo creativo y libertario de la cultura e, incluso, a tratarlo como "desviación" que debía ser corregida por la capacidad autorregulatoria del sistema social.

Si asumimos la perspectiva del funcionalismo, la cultura chilena sería la de las clases altas: aquella "de corte paternalista" y "alejada de la igualdad" que exhibe una "impronta premoderna," según Bengoa (1996, p. 57). Aun si la cultura chilena fuera explicada en su totalidad por este "centralismo paternalista" (Véliz, 1970) y, por lo mismo, el clasismo fuera rampante, ubicuo e incontestado, los integrantes de las diferentes clases sociales podrían asentarse en las ciudades sin mostrar mayor

12 Opinión vertida en el taller internacional del proyecto "Cultura de integración y cohesión social en las ciudades chilenas" (2009–2011) (Proyecto Anillos 2 – II Concurso de Anillos de Investigación en Ciencias Sociales), realizado en Santiago de Chile los días 17 y 18 de mayo de 2010, institutos de Sociología y de Estudios Urbanos (PUC)/Programa Bicentenario en Ciencia y Tecnología (Conicyt).

segregación residencial. Hay antecedentes de esta combinación entre desigualdades y mezcla social en el espacio. En los albores de la industrialización capitalista, cuando la sociedad inglesa aún conservaba mucho de un sistema de castas, "la distancia social era tan marcada que los privilegiados no sentían necesidad de protegerse aún más de los pobres por medio de la distancia física," según Fishman (1987, p. 32).[13] Esta "combinación de proximidad física y vasta distancia social", para usar la expresión de Watt (1963; citado por Fishman, 1987, p. 32), se explica, para el caso de América Latina, por la informalidad e ilegalidad en el acceso al suelo de las clases populares, predominante en estas ciudades (Roberts & Wilson, 2009a, p. 7), pero, asimismo, por un factor sociológico: la presencia física de la persona de condición social subalterna permite reafirmar la propia identidad como integrante de las clases superiores.

En la formación de los "barrios altos" de las ciudades chilenas, así como en la actual dispersión de condominios hacia la periferia popular, ha ocurrido una poco reconocida aproximación física entre grupos sociales. De hecho, la suburbanización de las elites que originó, entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, los "barrios altos" de las dos principales ciudades chilenas, Valparaíso y Santiago, tomó forma en áreas que se encontraban considerablemente pobladas por clases populares (Cáceres & Sabatini, 2007).

En todo caso, el centralismo paternalista es solo una parte del espectro cultural de la sociedad chilena y, específicamente, de la forma en que se relacionan las clases sociales. La aceptación de las desigualdades y las jerarquías sociales no ha estado ni cerca de haber sido completa. No se podría, sin riesgo de falsear los hechos, reducir las expresiones de rechazo a las desigualdades y el clasismo a meras "desviaciones". Lo mismo podría decirse de las formas culturales locales que se apartan de la cultura oficial. El estructural-funcionalismo no parece un enfoque que permita captar los sentimientos y significados que bullen en las clases medias y populares, por lo que se hace necesario recurrir a enfoques que entiendan la cultura como internamente tensionada.

Para Gramsci (1985), la cultura está formada por capas de significados decantados históricamente y no necesariamente coherentes entre sí; dichas capas serían estratos culturales que se originan en ideas dominantes de épocas pretéritas, que se han sedimentado en el sentido común de los grupos que conforman la masa o población de una sociedad en un momento dado. Esta noción parece especialmente adecuada para sociedades —como las latinoamericanas— con amplias capas populares que nunca se constituyeron plenamente en proletarias (Portes & Hoffman, 2003) y cuya clase capitalista no se liberó de la tradición ni de los intereses latifundiarios (Zeitlin & Ratcliff, 1988).

Se podría sostener que toda sociedad contemporánea arma su patrón cultural con la combinación de la vieja sociedad agraria, la oferta democrática de la modernidad, y la amenaza latente y episódica del desorden; y lo propio de Chile en ese

13 *...social distance was so marked that the privileged felt no need to protect themselves further from the poor by physical distance.* Traducción de los autores.

sentido —y en buena medida de América Latina— sería que en esa combinación ha sido débil el segundo componente. Sin embargo, parece innegable que en el último tiempo "los procesos democráticos han conocido una significativa revaloración y expansión" (Zamorano, 2008, p. 261).

En el marco del liberalismo y de la reducción de la pobreza asociada al crecimiento económico y la ampliación de las clases medias, ha habido avances en materia de derechos ciudadanos, aunque tal vez más en términos de legitimidad que como derechos observados. Y esos derechos ciudadanos incluyen los de progresar materialmente y acceder a una vivienda, ojalá bien localizada, cerca de los servicios y las oportunidades y en barrios que ayuden a los proyectos familiares de movilidad social.[14]

Como amalgama de capas sedimentadas, nuestra cultura alojaría tensiones entre la propuesta cultural de las elites, más coherente, y los significados atesorados por las masas, acrisolados en el "sentido común" (Gramsci, 1985). Ortiz (1980) destaca el importante papel del "sentido común" como forma de sincretismo, como búsqueda nunca lograda de coherencia entre las capas de significados en que consiste la cultura popular. Para Bauman (2001), en tanto, la ambivalencia no solo sería consustancial a la cultura sino "el producto principal de la actividad de la cultura", de tal manera que "la cultura respalda la causa de la libertad" (pp. 160–161). Es más, la combinación entre libertad y orden que define a la cultura se inclinaría hoy, bajo la "modernidad líquida", en favor de "nuevas experimentaciones y cambios" (Bauman, 2010, p. 33).

En suma, desde nuestro interés en las desigualdades sociales, el encuentro con el "otro" de diferente condición social es la relación nuclear que sostiene el orden social. Esa relación de contraste cobija tanto las formas verticalistas de cohesión social que combinan paternalismo y sometimiento, como las formas más horizontales, en expansión hoy, fundadas en el reconocimiento de los derechos de las personas. Lo propio de América Latina serían los patrones internamente tensionados entre clasismo e integración, en que las desigualdades pueden ser la forma específica de cohesión (en el patrón cultural dominante del "centralismo paternalista") y, al mismo tiempo, resistidas para ser reemplazarlas por formas horizontales de integración y cohesión (en el patrón cultural del ciudadano).

Podrían, entonces, existir posibilidades culturales de integración residencial en la línea de la cultura ciudadana, porque la cultura es de capas; pero, también, obstáculos culturales (todo tipo de prejuicios y temores clasistas), obstáculos materiales (el precio de las viviendas, las políticas de vivienda social que favorecen la segregación espacial), lo mismo que posibilidades estructurales o materiales, como las de una gentrificación que no da lugar al desplazamiento de residentes en zonas populares.[15]

Entonces, sea cual sea el peso de esas capas de significados, no parece haber impedimento cultural para que se reduzca la segregación espacial entre las clases so-

14 La alta prioridad que otorgan los residentes de ciudades chilenas a la localización de sus viviendas fue un hallazgo del estudio de ProUrbana y el Observatorio Social de la Universidad Alberto Hurtado (OSUAH) (2006) sobre preferencias de regulación urbana, basado en una encuesta representativa aplicada a residentes de Santiago, Valparaíso y Concepción.

15 Sobre la posibilidad de una "gentrificación sin expulsión", véase Sabatini, Váquez, Robles y Rasse (2010).

ciales en las ciudades chilenas. Esto permitiría comprender, además, la disminución de la segregación en algunas ciudades de América Latina (Sabatini, 1997; Roberts & Wilson, 2009b, p. 221; Dureau & Salas, 2010).

Aun así, la "tesis del espejo" (que las desigualdades sociales se reflejan en segregación espacial) y aquella sobre la "ciudad dual" (Mollenkopf & Castells, 1991) siguen siendo populares, tal vez porque es la manera más simple de relacionar "lo social" con "lo espacial", siendo esta una vinculación que siempre ha complicado a las ciencias sociales. Las desigualdades sociales se reflejarían en el espacio lo mismo que la reestructuración del capitalismo impactaría al territorio. Desde los enfoques estructuralistas sobre la globalización se llama la atención sobre los impactos espaciales o territoriales de la globalización, implícitamente asumiendo que la realidad social y las fuerzas y proceso que la componen tienen existencia fuera de la realidad espacial sobre la que "impactan". Sin embargo, nos advierte Harvey (2011), "el desarrollo geográfico desigual no es una cuestión incidental en el funcionamiento del capitalismo, sino que esencial en su reproducción" (p. 213).[16] Como geografía compleja y cambiante, la segregación residencial es un factor de creciente importancia, entre otros, en el negocio inmobiliario y en la formación y defensa de las identidades sociales en la ciudad.

Debemos, entonces, poner en duda la convicción sobre la virtual imposibilidad de disminuir la segregación residencial. Hay importantes tendencias, espontáneas o inducidas por los mercados inmobiliarios, de aproximación física entre los grupos sociales, más allá de que persistan, por cierto, tendencias de incremento de la segregación. Están la dispersión espacial de viviendas para grupos medios y altos, aun en la periferia de bajos ingresos, así como la "inclinación estructural" de los hogares vulnerables por penetrar la ciudad en contextos de precariedad laboral e inseguridad económica (Sabatini & Cáceres, 2004).

Resultados empíricos

La idea de que existe espacio para ampliar los niveles de integración residencial en nuestras ciudades, a pesar de la existencia de altos índices de desigualdad y de la persistencia del clasismo como elemento cultural en nuestra sociedad, se basa no solo en la bibliografía y datos secundarios ya descritos, sino también en el análisis de resultados de dos estudios que se centraron específicamente en este tema. Estos estudios son: i) "Disposición a la integración social urbana en Santiago, Antofagasta y Temuco: Una mirada desde la integración residencial", o "estudio DIS", realizado en 2008 por ProUrbana-PUC y el Observatorio Social-UAH para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo; y ii) "Cultura de integración y cohesión social en las ciudades chilenas", o "estudio Anillos", del Programa Bicentenario en Ciencia y Tecnología de Conicyt, Concurso Anillos de Investigadores en Ciencias Sociales, iniciado el año 2009 y encabezado por los institutos de Sociología y de Estudios Urbanos-PUC.

16 *Uneven geographical development is not a mere sidebar to how capitalism works, but fundamental to its reproduction.* Traducción de los autores.

La primera investigación aportó datos cuantitativos recogidos mediante 1.779 encuestas aplicadas en Santiago, Antofagasta y Temuco, y datos cualitativos de doce grupos focales conducidos en barrios correspondientes a distintas situaciones urbanas en estas tres ciudades.

cuadro 1 | Cuadro resumen de datos aportados por estudio "Disposición a la integración social urbana en Santiago, Antofagasta y Temuco" (estudio DIS)

estudio: "disposición a la integración social urbana en santiago, antofagasta y temuco: una mirada desde la integración residencial"			
encuesta con datos estadísticamente representativos de 3 ciudades:			grupos focales en 12 conjuntos en distintas situaciones urbanas:
Región	Nº de encuesta	Error Muestral [1]	*Casos de conjuntos de NSE alto:* 1 en área de NSE alto homogéneo 1 en área de menor NSE 1 que ha recibido como vecino un conjunto de vivienda social
Antofagasta	363	5,10%	
Temuco	367	5,10%	*Casos de conjuntos de NSE medio:* 1 en área de NSE medio homogéneo / 1 NSE medio-alto homogéneo 1 que ha recibido como vecino un conjunto de vivienda social 1 que ha recibido como vecino un conjunto de mayor NSE
Gran Stgo.	1049	3,00%	
TOTAL	1779	2,30%	
[1] Para muestra aleatoria al interior de cada estrato, con varianza máxima y nivel de confianza igual a 95%.			*Casos de conjuntos de NSE bajo:* 1 en área de NSE bajo homogéneo 1 en área de mayor NSE 1 que ha recibido como vecino un conjunto de mayor NSE

El segundo estudio, aún en desarrollo, aporta al análisis diecinueve entrevistas en profundidad a jefes de hogar y dueñas de casa en barrios de Santiago con diferente nivel de segregación y cuyos hijos asisten a colegios con distintos niveles de heterogeneidad social.

Los resultados de dichos estudios permiten señalar que, así como el aumento de la desigualdad no necesariamente está acoplado a un aumento de la segregación, la existencia de clasismo —o bien la percepción común respecto de que somos un país clasista— no necesariamente tiene como consecuencia que la mezcla de clases sociales en los barrios sea imposible.

De esta forma, para entender cómo personas que viven en barrios y comunas homogéneas pueden, al mismo tiempo, sostener un discurso a favor de la integración residencial, es necesario distinguir en el fenómeno de la integración-segregación residencial los siguientes aspectos: i) sus elementos discursivos o valorativos; ii) las actitudes; y iii) las conductas. Considerar los diversos elementos en torno a la disposición de las personas a la integración residencial permite desarrollar una concepción menos totalizadora respecto del fenómeno, y abrir espacios para la política pública en el tema.

CUADRO 2 | Distribución de las entrevistas según tipo de barrio y de colegio, estudio "Cultura de integración y cohesión social en las ciudades chilenas" (estudio Anillos)

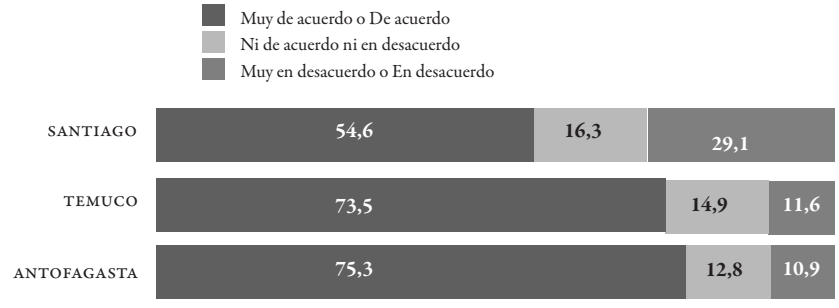
COMPOSICIÓN SOCIAL DEL BARRIO	COMPOSICIÓN SOCIAL DEL COLEGIO O LICEO		
	HOMOGÉNEO NSE ALTO	HETEROGÉNEO	HOMOGÉNEO NSE BAJO
Homogéneo NSE alto	2 hogares de NSE alto	1 hogar NSE alto	
Homogéneo NSE medio	2 hogares de NSE medio	3 hogares de NSE medio	
Homogéneo NSE bajo		1 hogar NSE bajo	1 hogar NSE bajo
Heterogéneo	2 hogares NSE alto	1 hogar NSE alto	
	2 hogares NSE	2 hogares NSE	1 hogar NSE bajo
		1 hogar NSE bajo	
SUBTOTAL ENTREVISTAS	8	9	2
Total entrevistas: 19			

Discurso

Más allá de las decisiones sobre el lugar y tipo de residencia de cada persona, es llamativo que la mayor parte de nuestros entrevistados, independientemente de su edad, estrato socioeconómico o sexo, piense que es bueno que la gente más acomodada viva cerca de gente más pobre.

Por una parte, se atribuye a la proximidad una serie de beneficios funcionales para las personas de menores recursos, como mejor infraestructura y equipamiento urbano, así como oportunidades laborales y acceso a servicios en el vecindario. Por otra parte, hay quienes señalan que vivir cerca de los más pobres puede generar aprendizajes para quienes tienen más recursos, por ejemplo con relación a virtudes como la solidaridad y el esfuerzo.

GRÁFICO 1 | Porcentaje de encuestados según nivel de acuerdo frente a la frase "Creo que es bueno que personas de distinta clase social vivan cerca", por ciudad



FUENTE Estudio DIS, 2008.

NOTA No se registran diferencias significativas según nivel socioeconómico (NSE), sexo o edad. Solo se registran las diferencias por ciudad expuestas en el gráfico.

CUADRO 3 | Nivel de acuerdo con efectos funcionales positivos de integración residencial

	MUY DE ACUERDO / DE ACUERDO	NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	MUY EN DESACUERDO/EN DESACUERDO	TOTAL
Evita que las personas de menores recursos sean discriminadas por el lugar en que viven	73	13,2	13,8	100
Permite a las personas de menores recursos acceder a mejores oportunidades de trabajo	81,3	12,4	6,3	100
Permite a las personas de menores recursos acceder a mejores servicios, como educación, salud, transporte, comercio y plazas	84,3	8,9	6,8	100
Aumenta la confianza entre personas de distintas clases sociales	51	17,4	31,6	100
Permite que las personas sean más tolerantes a convivir con personas diferentes	59,6	19,8	20,4	100
Permite que personas de distinta clase social compartan espacios públicos	74,6	15,4	10,1	100
Permite generar más vida de barrio	65,6	23,5	10,9	100
Permite que personas de distinta clase social generen vínculos de amistad	30,9	24,1	44,9	100
Permite que personas de distinta clase social conversen en las calles	39,9	27,4	32,7	100
Aumenta la delincuencia en los barrios de clase alta	67,6	13,4	19	100
Puede disminuir el valor de las propiedades de las personas de mayores recursos	72,8	17,3	10	100
Hace que los espacios públicos como plazas, calles y veredas de los barrios de mayores recursos se mantengan en peores condiciones	55	12,9	32,1	100

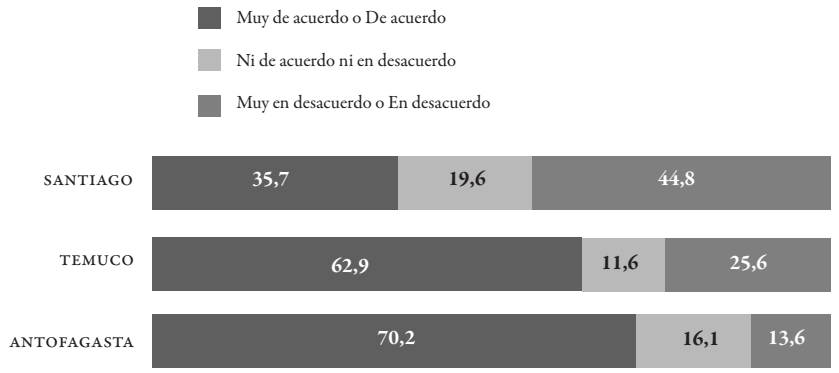
FUENTE Estudio DIS, 2008.

MUJER: —Yo creo que los niños aprenderían harto, verían hartas cosas, ahí se darían cuenta de cómo es la pobreza, de cómo vive el pobre o los papás o las mamás, o de cómo viven ellos, y yo creo que estarían agradecidos de la clase en donde viven ellos, aprenderían harto (estrato bajo).

INVESTIGADOR: —¿Hay otras cosas buenas, positivas, que tú veas en esta diversidad?

MUJER: —Que uno puede, de las experiencias de vida de personas distintas, puede tener amplitud; puede ver cosas que no había visto antes, puede escuchar relatos e historias, puede comprender cosas que uno no va a vivir, puede empatizar incluso con personas que nunca uno antes se había topado. Eso yo creo que es súper importante (estrato alto).

GRÁFICO 2 | Porcentaje de encuestados según nivel de acuerdo frente a la frase "La mayoría de la gente cree que es bueno que personas de distinta clase social vivan cerca", por ciudad



FUENTE Estudio DIS, 2008.

NOTA Además de las diferencias por ciudad expuestas en el gráfico, también se registran diferencias por NSE: el nivel de acuerdo es inversamente proporcional al NSE, de forma que mientras los entrevistados de estrato alto presentan un 11,8 por ciento de encuestados muy de acuerdo o de acuerdo, los de estrato bajo presentan un 58,4 por ciento. No se registran diferencias significativas por sexo o edad.

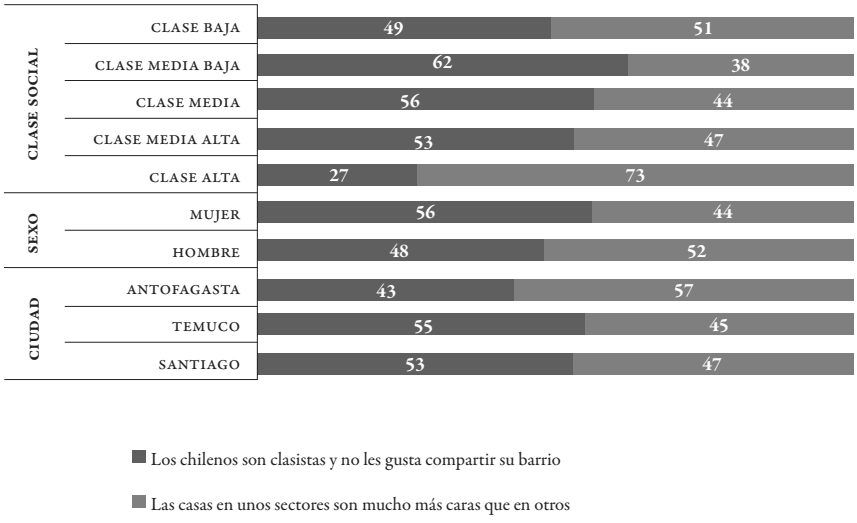
Estos altos niveles de acuerdo eran predecibles, en la medida en que se puede suponer que los entrevistados, por deseabilidad social, se declararían más entusiastas respecto de la integración de lo que realmente son. Por este motivo, se decidió preguntarles respecto de cuán integradoras son la mayoría de las personas, como una forma de acercamiento a lo que realmente piensan sobre la integración residencial.

Como era esperable, se obtuvo que los entrevistados, independientemente de su edad o sexo, se declaran como más integradores que el resto de la sociedad: a pesar de que la mayoría declara que es bueno que las personas de distinta clase social vivan cerca, cuando se les pregunta si la mayoría de la gente piensa así, los niveles de acuerdo bajan en todas las ciudades. Esto ocurre con especial fuerza en la clase alta, en que solo 11 por ciento de los encuestados declara que la mayoría de las personas cree que es bueno que la gente de distinta clase social viva cerca. Lo interesante es que, pese a que son más bajos que los declarados respecto de sí mismos, los niveles de acuerdo o indiferencia frente a la integración residencial son, en todas las ciudades, mayores al 50 por ciento. Esto revela la existencia de espacio para pensar en políticas pro integración, en la medida en que los niveles de desacuerdo frente a la integración residencial son más bien bajos.

Es interesante, además, revisar lo que significa la existencia de deseabilidad social en esta respuesta: revela que estar a favor de la integración social es algo socialmente valorado y que, por lo mismo, es apreciado como negativo el cerrarse a dicha posibilidad. Más allá de las restricciones que las personas enfrentan al momento de tomar la decisión respecto de la localización de su vivienda, existe una predisposición inicial positiva hacia la integración residencial en la medida en que se la considera "buena" o "socialmente valorada".

Ahora bien, ¿por qué esta predisposición favorable no se manifiesta en menores niveles de segregación residencial? De acuerdo con nuestra conjetura, intervendrían factores que van desviando lo que las personas hacen de su orientación inicial. En principio, podría pensarse que esos obstáculos son principalmente económicos, como sería el precio de la vivienda. Sin embargo, es posible también constatar la influencia de trabas simbólicas, registradas especialmente a nivel perceptivo o de discurso. De hecho, el obstáculo que se erige con mayor fuerza a nivel de discurso es el "clasismo". Al consultar a las personas sobre las causas de la segregación residencial, un poco más de la mitad (56 por ciento) señaló como causa principal de la segregación residencial el que la gente es clasista y no quiere compartir su barrio, poniendo en segundo plano los problemas de oferta de viviendas y valor del suelo. En este tema se encontraron diferencias significativas con relación a la ciudad de residencia, sexo y clase social del encuestado. La causa atribuida al clasismo predomina en las clases medias, entre las mujeres, y se observa principalmente en Santiago y Temuco.

GRÁFICO 3 | Porcentaje de encuestados según causa de segregación residencial, por ciudad, sexo y clase social



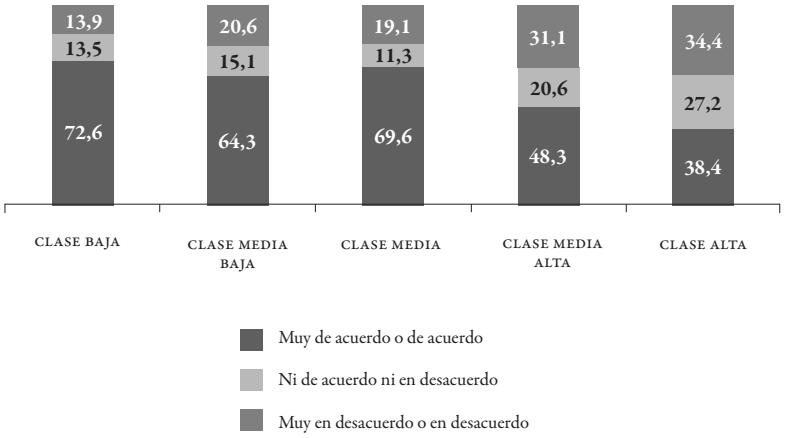
FUENTE Estudio DIS, 2008.

INVESTIGADOR: —¿Ustedes creen que eso [mezcla social] debería extrapolarse en realidad hacia otras comunas también de altos ingresos, en situación como de mezcla, o lo ven muy difícil? ¿Cómo imaginan eso?

MUJER: —Lo veo súper difícil, por el arribismo y el clasismo que hay en Chile. Es decir, como que te da mal currículum vivir cerca de gente de otra realidad social (estrato alto).

Entonces, es interesante la tensión que existe en el discurso de integración residencial de los habitantes de nuestras ciudades: por una parte, se la considera algo bueno y de valor y, al mismo tiempo, difícil de llevar a cabo, por la fuerza del clasismo en nuestra cultura. Sin embargo, nuestros entrevistados asignan al Estado un rol destacado en promover la integración de las distintas clases sociales en el espacio: la gran mayoría está de acuerdo con que el Estado debiera ser la instancia que busque disminuir la distancia geográfica entre las distintas clases sociales al interior de cada ciudad. A esto hay que sumar que una parte importante de los encuestados se manifiesta indiferente frente a la posibilidad de que el Estado intervenga, lo que amplía las posibilidades de intervención: lo importante no es que todos estén de acuerdo, basta con que sean indiferentes para que haya un espacio para intervenir.

GRÁFICO 4 | Nivel de acuerdo con la afirmación: "El Estado debe tratar que las distintas clases sociales vivan mezcladas al interior de la ciudad", según clase social



FUENTE ESTUDIO DIS, 2008.

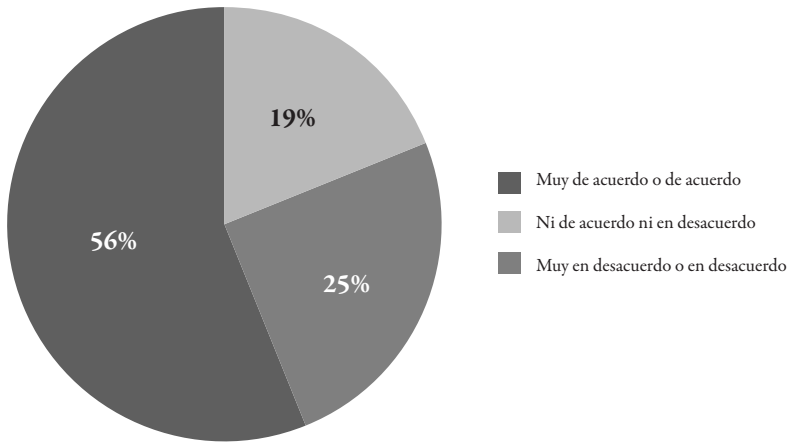
NOTA TAMBIÉN SE PRESENTAN DIFERENCIAS SIGNIFICATIVAS POR CIUDAD: MIENTRAS UN 10 POR CIENTO DE LOS ENCUESTADOS DE TEMUCO ESTÁ EN DESACUERDO CON LA AFIRMACIÓN, EN ANTOFAGASTA LO ESTÁ UN 12 POR CIENTO, Y UN 26 POR CIENTO EN SANTIAGO.

En la misma dirección que los datos anteriores, el 56 por ciento considera que deberían existir políticas de vivienda que permitan a los más pobres vivir en barrios de personas de mayores recursos.

Asimismo, en el estudio Anillos, el acuerdo con la intervención del Estado para generar mayor mezcla social estaba relacionado con mayores niveles de contacto y vínculos con personas de estrato bajo (controlando por nivel socioeconómico del encuestado). En este sentido, podemos pensar que tras los niveles de apoyo a la acción del Estado no hay solo deseabilidad social, sino también una actitud distinta y una base conductual diferente.

En suma, podemos constatar que, incluso remitiéndonos a lo que las personas declaran y valoran, hay evidentes tensiones y fragmentaciones en el ámbito del discurso. La integración se reconoce como un valor, y se identifican consecuencias positivas asociadas a ella, pero al mismo tiempo queda sujeta a las dificultades que le impone el arraigado clasismo de nuestra sociedad. En este sentido, lejos de cerrar la puerta a la integración residencial, esta tensión refleja inconsistencias en el discurso que pueden, finalmente, abrir oportunidades de integración.

gráfico 5 | Nivel de acuerdo con la afirmación: "Deberían existir políticas de vivienda que permitan a los más pobres vivir en barrios de clase media o alta"



fuente Estudio DIS, 2008.

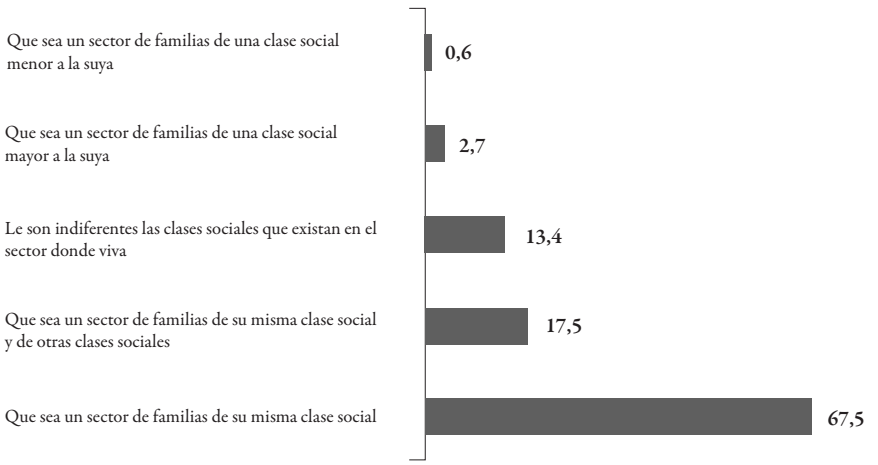
nota Quienes presentan mayor desacuerdo son los encuestados de Santiago, y los de estrato bajo. Esto es interesante, ya que coincide con los datos cualitativos: los residentes de estratos más bajos tienen temor a ser ubicados en un barrio de mayor nivel social. Esto, sin embargo, está vinculado a la escala: si están en un conjunto de estrato bajo en un sector de mayor nivel socioeconómico, el temor desaparece.

Actitudes sobre la composición social del barrio

Adicionalmente a las tensiones internas del discurso en torno a la integración residencial, existen elementos prácticos que dificultan a las personas mudarse a vivir en sectores mezclados socialmente. Así, a pesar de que la mayoría de los encuestados respondió que era bueno que las familias de diferentes clases sociales vivieran cerca, dos tercios de ellos (65 por ciento) preferirían vivir en un barrio con familias de su misma clase social y solo 17 por ciento declara que le gustaría que su barrio incorporara también familias de otras clases sociales. La actitud frente a la elección de la propia vivienda parece, al menos a primera vista, incoherente con el valor asignado a la integración residencial.

Es importante señalar que son los entrevistados provenientes de hogares de edad media (30–44 años) los que aparecen más reticentes frente a la integración residencial.[17] El 72 por ciento de ellos manifestó preferencia por vivir en sectores residenciales con familias de su misma condición social, en comparación con 65 por ciento de los entrevistados de todas las edades. Si el rechazo a los más pobres en el barrio fuera un hecho cultural enteramente atribuible al clasismo, no cambiaría a lo largo del ciclo de vida, como de hecho lo hace. Los elementos culturales que configuran la actitud hacia los otros no cambian; lo que cambia son las circunstancias: hay etapas de la vida en que la convivencia con el otro aparece como más costosa.

GRÁFICO 6 | Porcentaje de encuestados según preferencia de configuración social del lugar de residencia hipotético



FUENTE Estudio DIS, 2008.

17 Así como los entrevistados de estratos medios y aquellos de Santiago, que también manifestaban una mayor proporción de preferencias hacia la homogeneidad social.

En esta línea, es posible relacionar el cambio entre el valor asignado a la integración y la actitud individual más reacia, con una serie de costos que las familias deben enfrentar al vivir en barrios más mezclados socialmente. Las ventajas que se derivan de la integración residencial, como se revisó anteriormente, se localizan en el "otro" de menor condición social, o en la sociedad en su conjunto, mientras que los riesgos son específicos y recaen sobre los hogares de mayores recursos. Esto genera diversos temores asociados a la integración residencial en los hogares de mayores ingresos. Así, por una parte, las personas expresan temor de que disminuya el nivel social del área, lo que —creen ellos— contribuiría a un detrimento de las "plusvalías" (valor o valorización de las propiedades). Debido a la importancia de la vivienda como el principal elemento patrimonial de muchas familias, este miedo no es menor. De hecho, está en el centro del proyecto de movilidad social de cada hogar.

> De repente he pasado seis meses ofreciendo una casa que normalmente la había arrendado en un mes. Y la ofrezco, la gente viene sin saber dónde queda, muchos me preguntan "ah, en ese barrio no". Pero cuando logran venir al cerro lo encuentran precioso, pero les molesta el entorno. Más que cualquier otra cosa (estrato alto).

Sin embargo, nuestros entrevistados nos sugieren que la diferencia de costumbres es lo que más preocupa. Puede generar roces y conflictos o, peor aún, "contagiar" a los propios hijos:

> Debiera ser, pero la gente... del hecho que esa gente tiene otras costumbres, esa gente muy baja... hay que ver cómo es... cómo vive, cómo es su entorno, cómo cuidan a sus hijos, cómo andan sus hijos. Debiera ir como copiando, pero no es así (estrato medio).

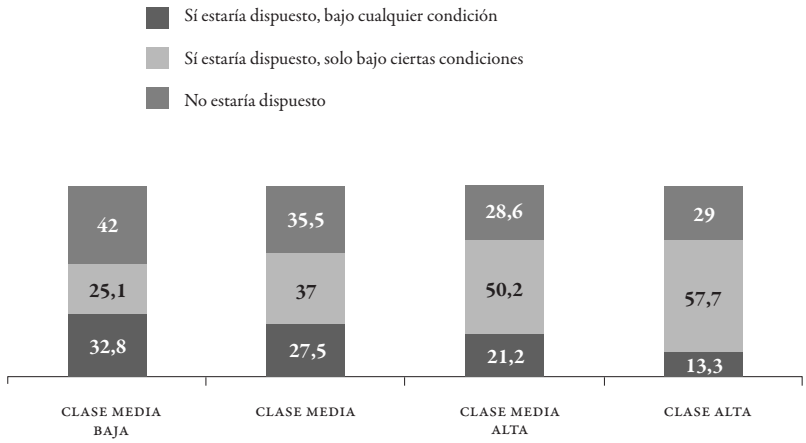
En efecto, una de las mayores inquietudes que detectamos respecto de este tema es la crianza de los hijos. Esto explica, además, la menor disposición a la mezcla de los entrevistados en edad media, que probablemente corresponden a padres de familias en etapa de crianza. Antes que una sensación generalizada de inseguridad frente al delito —un temor que se podría anticipar, debido a la recurrente asociación que se hace en los medios y en el debate público entre pobreza y crimen—, lo que registra el estudio es un temor bien específico: que los hijos adquieran conductas que los padres desaprueban y que atribuyen a niños de inferior condición social. Tal temor podría abortar del todo la posibilidad del contacto social y los vínculos entre clases a nivel de los vecindarios. Sin embargo, al precisar la escala de la integración residencial se hace posible compatibilizar dicha reticencia con el valor que las personas de clases medias y altas otorgan a la integración residencial y los beneficios que le atribuyen.

En efecto, tanto la gente de estrato alto como aquellos de menores recursos prefieren tener vecinos de su misma clase social, pero nuestros datos sugieren que la escala en que lo desean es más bien pequeña. Se refieren al vecindario, a las cuadras

que los rodean y en las que hacen su vida a pie, al lugar donde juegan sus hijos, al trayecto hacia el transporte o al parque donde pueden salir y tomar aire. Las personas de estratos medios y altos buscan de esa manera preservar los espacios públicos de conductas que les parecen inadecuadas y mantener la plusvalía del vecindario; por su parte, las de los estratos bajos buscan mantener su modo de vida y sus redes sociales. Pero, más allá de esta área cercana, no necesitan tanta homogeneidad. En su mayoría, nuestros entrevistados se presentan dispuestos a vivir en un sector diverso mientras su barrio más cercano sea homogéneo. En este sentido, hay algo de verdad en aquello de que "nadie quiere vivir como vaca en corral ajeno", pero esa verdad tiene un alcance no mayor a unas cuantas cuadras.

Por otra parte, si bien las personas prefieren vivir rodeadas de sus iguales en lo más próximo (su cuadra o su pasaje), dicha opción no es sinónimo de querer excluir a los diferentes. Hay una importante diferencia entre ambas actitudes. En ninguna de las opiniones recogidas los entrevistados manifiestan un ánimo "exclusionario" respecto de las personas de menor condición social. Sus reparos y cautela son específicos, incluyendo el aumento de la delincuencia, el deterioro de los espacios públicos y los problemas de convivencia en el barrio, fuera de los dos que hemos destacado antes —el menoscabo de las plusvalías y las malas influencias sobre los hijos—. Esto representa una importante ventaja en términos del diseño de políticas: si los reparos son específicos, son también subsanables. De hecho, solo 34 por ciento de los hogares de estratos medios y altos señala no estar dispuesto a recibir en su barrio a familias de menor clase social; el 25 por ciento está dispuesto sin condiciones, y 41 por ciento con algunas condiciones.[18]

GRÁFICO 7 | Porcentaje de encuestados de clase media y alta según disposición a recibir en el barrio a familias de clase social más baja, según clase social



FUENTE Estudio DIS, 2008.

18 La disposición a la mezcla disminuye entre los mayores de 60 años, los hogares de estrato medio bajo, y aquellos del Gran Santiago.

Estas condiciones tienen que ver tanto con elementos materiales (que no sean blocks de vivienda, que no sean muchas viviendas, que tengan bonita fachada, etcétera), como con elementos de convivencia (que no haya demasiado ruido, que el entorno del barrio se mantenga limpio, etcétera). De esta forma, si la mezcla se posibilita instalando algunas condiciones básicas, nuevamente es posible concluir que los elementos que dificultan la disposición a la mezcla no están en la cultura, sino en las circunstancias específicas en la que ella se da.

Asimismo, resulta conveniente poner estos reparos a la integración residencial en su justa dimensión. Si bien vimos que el 66 por ciento preferiría barrios compuestos por familias de su misma clase social, la composición social del barrio no es el factor más importante de los relativos a la localización preferida de una futura vivienda. Menos de un 18 por ciento de los de clase media o alta mencionan la composición social como el atributo más importante del barrio donde se mudarían. En este sentido, probablemente muchas personas estarían dispuestas a vivir con personas de otro estrato social si la localización ofreciera otros atributos que les parecen importantes (cercanía a los lugares que frecuentan, belleza del sector, etcétera).

CUADRO 4 | Preferencias de localización según clase social

	CLASE BAJA	CLASE MEDIA BAJA	CLASE MEDIA	CLASE MEDIA ALTA	CLASE ALTA	TOTAL
Que quede cerca de los lugares que su familia y usted frecuenta	32,8	32,6	34,1	38,5	37,8	35,8
Que sea un lugar de alto nivel social	4,6	8,5	8,1	4,7	6,6	6,8
Que sea un sector donde la mayoría de los vecinos sea de su misma clase social	**21,8**	**17,5**	**16,5**	**10,1**	**11,4**	**14,1**
Que sea un sector donde vivan personas de distintas clases sociales	3,3	4,9	2,5	3,1	1,9	3,6
Que quede cerca de autopistas y/o buena accesibilidad a transporte	**9,9**	**10,3**	**11,2**	**27,6**	**24,6**	**16,8**
Que sea un sector bonito, con áreas verdes y de recreación	**27,4**	**25,8**	**26,4**	**14,8**	**13,6**	**21,6**
Otro	0,3	0,4	1,2	1,3	4,2	1,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100

FUENTE Estudio DIS, 2008.

Un último aspecto que parece relevante de analizar en términos de actitud es la distinción que los diferentes grupos sociales, desde los estratos bajos hasta los altos, hacen entre pobres "meritorios" y "no meritorios".

Los entrevistados de todas las clases sociales trazan distinciones dentro del grupo de "los pobres", con base en criterios variados. Mientras los entrevistados de estratos medios y altos distinguen la "gente de esfuerzo" de los carenciados de

origen desconocido, lo mismo que los "pobres de la comuna" de los "de afuera", los residentes urbanos de extracción popular marcan fronteras entre los que provienen de "campamentos" (asentamientos irregulares) y los que no. Estas fronteras no son neutras, sino que representan distinciones valóricas, entre pobres "buenos" y "malos", o "meritorios" y "no meritorios".

> Los sueldos son muy bajos, no subsisten si no...; entonces se necesitan unos a otros y eso les da una gran virtud, que es ese sentido de unidad natural. Eso creo que identifica a nuestra gente más humilde. Dentro de eso nunca falta el que es resentido y que "pucha", y que "pucha que la cuestión", y que está peleando, siempre mirando lo que no tiene en vez de salir. Pero es uno a lo mejor en un grupo, no son todos. El resto a la vez es alegre, o sea, son exuberantes en la alegría, tú los ves riéndose pero felices (mujer, estrato alto).

La clasificación entre buenos y malos pobres, entre merecedor y no merecedor de recibir ayuda social o auxilio estatal, ha sido recurrente en la historia (Tilly, 2000). Puede ser entendida como una forma de controlar y aprovecharse de ciertos grupos débiles percibidos como peligrosos o simplemente postulados como tales (Bauman, 2000, p. 104). Este peligro puede ser percibido, incluso, por categorías específicas de grupos populares frente a la ascendencia de otros grupos desde el fondo de la escala social.

Sin embargo, si bien es cierto que la construcción de esas categorías dicotómicas de pobres se acompaña de una inclinación por la exclusión, también muestra una disposición a la integración social de los "meritorios" o "buenos" pobres. Diferenciar entre buenos y malos pobres, un ejercicio analítico que en toda sociedad construye "ideológicamente" a las clases rechazables, lleva implícita al mismo tiempo una predisposición a integrar a los pobres y a fijar las condiciones para dicha integración. En último término, lo que se hace al distinguir entre pobres "meritorios" y "no meritorios" es diferenciar entre aquellos hogares de menores recursos con los cuales se puede generar algún tipo de identidad (por sus costumbres, por su estilo de vida, por ser de la misma comuna, etcétera) y aquellos con los que no existen planos de identidad posible.

> Eso me preocupa. Mira si la cuestión... tienen la reja pintadita, el jardín bonito, es descueve (...) Pero pa' mí, amigable no es ver a un gallo estar sentado en la puerta de la casa con la botella de cerveza chupando; me molesta (mujer, estrato alto).

En el caso de las ciudades de Chile, parece obvio que el distingo entre buenos y malos pobres se relaciona con los afanes identitarios que podemos encontrar en distintos escalones de la estructura social y en diferentes lugares y momentos. Ni siquiera los grupos populares son ajenos a estas recurrencias sociológicas. Un importante hallazgo de nuestros estudios es, precisamente, la "adolescencia urbana" con la que personas de origen popular, medio o alto enfrentan la llegada de hogares de menor condición social a sus barrios, ya sea por el temor al cambio del estatus del barrio, o directamente por temor a ser confundidas.

La clasificación que hacen nuestros entrevistados de los habitantes más pobres entre buenos y malos es, además, parte de una serie de temores que usualmente mo-

tejamos en su conjunto como clasismo. Sin pretender exhaustividad, destacamos los siguientes temores "clasistas" específicos:

a) El miedo al desorden social, hoy personificado en el "flaite" y antes genéricamente en el "lumpen-proletario". Este es, tal vez, el temor más ancestral de toda sociedad, temor que le confiere tanta importancia a la línea que dirime a los pobres entre buenos y malos.

> No es porque te moleste tenerlo de vecino. No, el "¡oye Luchoo!" no es el tema; es que lamentablemente es que... uno ve en las noticias, hay tiroteos, hay pandilleros... (mujer, estrato alto).

b) El temor a ser confundido con el "otro" de menor condición social, pero parecido a mí. Siguiendo la argumentación de Sennett (1970), hemos denominado este sentimiento como "adolescencia urbana". Los grupos ascendentes, celosos de afirmar su nueva identidad de clase, rechazan abiertamente al grupo del cual provienen y al que, por lo mismo, se asemejan. Tal actitud "exclusionaria" suele ser fuerte a lo largo de toda la escala social, especialmente cuando la economía crece y la movilidad social ascendente es más importante.

> Es buen barrio, es buen barrio, pero estamos rodeado de ahí pa' allá (...). De la que sigue esa calle pa' allá es como... no vai a ir a pasear pa' allá, no iría a andar en bicicleta pa' allá (...) no te vai a ir exponer a esas cosas que tú no lo haces. O sea, yo no me sentiría cómoda (mujer, estrato medio).

> La gente que tiene más, hay gente que tiene y que nunca ha tenido, entonces después es como... miran así, como diciendo, con qué hombro, ni que fuera extraterrestre (...) se hacen más los importantes, después tienen su caída profunda (mujer, estrato bajo).

c) La tensión entre las dos capas más orgánicas de nuestros patrones culturales —la tradicional y la moderna—, que se expresa como temor de cada persona a la disolución de la propia identidad social en la horizontalidad de los valores democráticos, y que se vive como descalificaciones clasistas que se cuelan en las discusiones cruzadas entre lo heredado (ya sea esto linaje, herencia cultural o material) y meritocracia. En concreto, la crítica a los chilenos como "arribistas" que hicieron muchos de nuestros entrevistados revela una resistencia a un fenómeno universal de la cultura moderna, como es la movilidad social. Solo desde el apego a la sociedad estamental y jerárquica tradicional se puede entender este fastidio con los que, más neutramente, podemos reconocer como grupos socialmente emergentes.

> Mujer: —Hay de todo. Yo te diría que eso es parte del arribismo; yo te decía, entonces, hay todo un afán de tener... y yo creo que para mí la clase socioeconómica alta es más alta y dice relación también no solo con medios, pero no solo con medios, sino también con todo el tema que yo te decía: el tema cultural, el acceso a la cultura, el poder estudiar afuera, o sea hay...

> Investigador: —Esa diferencia todavía existe.

> Mujer: —Si poh, claro, eso existe y entre ese y el arribista hay una gran diferencia, te fijas... El arribista a lo mejor se va a veranear afuera pero solo para decir que veraneó fuera de Chile, o sea no por cultura, no por querer que los chiquillos estudien y tengan su... ¿me entiendes? O sea, es otro el concepto y ese es el que me molesta, no el otro. El otro me da lo mismo (mujer, estrato alto).

Conducta

A pesar de los importantes factores que dificultan el que las familias puedan establecerse en barrios socialmente diversos, quienes pueden decidir su localización, esto es, las familias de estratos medios y altos, viven en sectores más heterogéneos que aquellas que no pueden decidir. En efecto, más allá de las pocas cuadras en que es mayoritaria la preferencia de todas las clases sociales por la homogeneidad entre vecinos, la diversidad social de las áreas residenciales es mayor entre los que más pueden elegir su barrio.

cuadro 5 | Percepción de clase mayoritaria en la cuadra o pasaje, según clase social (residentes de Santiago, Antofagasta y Temuco) (porcentajes)

		clase social					
		clase baja	clase media baja	clase media	clase media alta	clase alta	total
Composición social cuadra o pasaje	Solo 1 clase social	61,66	50,48	41,42	55,14	48,36	49,99
	2 clases sociales	23,82	24,79	33,01	35,47	31,43	30,23
	3 clases sociales	13,21	19,65	19,21	8,47	19,29	16,31
	4 clases sociales	1,1	4,2	2,77	0,78	0,88	2,35
	5 clases sociales	-	0,76	3,32	0,04	0,04	0,98
	No sabe/No responde	0,22	0,12	0,27	0,1	-	0,14
	total	100	100	100	100	100	100

fuente Estudio DIS, 2008.

En el caso de Santiago, los sectores más homogéneos de la ciudad corresponden a amplias aglomeraciones de pobreza, como el norponiente y surponiente de la ciudad, y no a suburbios de altos ingresos. Estos sectores segregados a alta escala no son el resultado de que las personas escojan vivir ahí, sino consecuencia de que el subsidio habitacional que les entrega el Estado no les permite acceder a otra localización. Por otra parte, el sector que conocemos como "barrio alto", si bien concentra a la mayoría de las familias de altos ingresos de la ciudad, es bastante permeable a otros

grupos sociales, lo que lo vuelve mucho más heterogéneo que los sectores pobres. Asimismo, hoy hay familias de altos ingresos que deciden irse a vivir a condominios cerrados en comunas tradicionalmente populares, como Peñalolén o Huechuraba, y más recientemente, Pudahuel y Puente Alto. Todo lo anterior refleja que quienes pueden elegir prefieren áreas más heterogéneas que las áreas donde viven quienes deben aceptar la localización de proyectos de vivienda social, que pueden pagar poco por el suelo.[19]

Estamos frente a una paradoja: en una sociedad que se autodeclara clasista como la chilena, quienes tienen más posibilidad de elegir viven en áreas más heterogéneas socialmente. Podría atribuirse ese resultado a la pulsión por penetrar las áreas por parte de hogares de menor condición social relativa, esto es, a los ánimos de movilidad social de los grupos "emergentes". Sin embargo, no parece una buena solución para la paradoja. En el caso de ciudades de Estados Unidos, donde la movilidad social opera con mucha fuerza, las clases medias y altas recurren a herramientas legales, como la norma de tamaño predial mínimo, para "defender" sus barrios de la penetración de los hogares de menores ingresos relativos. En Chile, en cambio, el uso de dichos instrumentos es mucho más acotado, y se da solo en sectores específicos de la ciudad. ¿Por qué estas herramientas no se utilizan con más fuerza, si también están disponibles aquí en Chile?

Asimismo, existen casos de barrios que presentan mezcla social, y que podrían catalogarse como experiencias exitosas. Así como hay temores frente a la integración, hemos encontrado una variedad de factores que la posibilitan en la práctica: hay hogares que privilegian el entorno natural del barrio por sobre la composición social del entorno (caso de estudio Las Condes); y hay familias que, teniendo recursos suficientes para mudarse al barrio alto, prefieren comprar una casa donde han vivido siempre, aunque ello signifique quedarse a vivir en medio de un entorno popular (caso de estudio Pudahuel). En ambos casos, la convivencia se ve posibilitada porque las decisiones de localización se basan en otros aspectos del barrio, distintos de su composición social. De este modo, queda en evidencia que la disposición a la integración residencial está lejos de afiliarse en forma coherente a lo que las personas hacen e, incluso, a lo que aparecen como dispuestas a hacer. Convergen un cúmulo de valoraciones, opiniones, actitudes y preferencias que pueden entrar en tensión entre sí e incluso ser contradictorias. A ello se suma la existencia de factores externos que influencian las decisiones de localización de los hogares, como la oferta inmobiliaria y las posibilidades económicas de cada hogar. De esta forma, la realidad de segregación observada en un momento dado dista mucho de reflejar la disposición a la integración residencial de las personas. Y tampoco refleja —debemos agregar— las posibilidades de mezcla social que contienen nuestras ciudades y sus barrios según reglas o claves que en gran medida desconocemos.

19 Con esto no argumentamos que los hogares de mayores ingresos escojan su localización porque prefieren la heterogeneidad, sino solo que pueden escoger localizaciones heterogéneas en la medida en que presenten además otros atributos que les parecen atractivos.

Desafíos de estudio y de políticas

Destacamos aquí algunos desafíos académicos y de política pública que surgen de los resultados de nuestro estudio sobre segregación en ciudades chilenas.

Desafíos de estudio

Entre los temas necesarios de estudiar por sus alcances teóricos, proponemos los cuatro siguientes:

a) *Miedos clasistas*. En la ambivalencia entre formas verticalistas y ciudadanas de integración social merodean diversos "miedos clasistas", entre los que podríamos relevar el temor a ser confundido con el "otro" de menor condición social pero parecido a mí, y el rechazo a los "arribistas" sociales. Ambos temores aparecieron en nuestro trabajo de campo. Al primero lo hemos llamado "adolescencia urbana", y da lugar a un intenso deseo de excluir de mi barrio a esos con los que puedo ser fácilmente confundido. El segundo, el fastidio con los "arribistas", revela resistencia a un fenómeno universal de la cultura moderna, la movilidad social. Como hemos señalado, solo desde el apego a la sociedad estamental y jerárquica tradicional se podría condenar el afán de movilidad social de las personas. Considerando los conflictos que pueden suscitar, ambos miedos deben ser estudiados empíricamente para saber en qué condiciones aparecen.

b) *Nuestros pobres.* En su esfuerzo por mantener el orden social en diferentes épocas y lugares, las elites diferencian a las personas pobres entre "meritorias" (de recibir ayuda social y apoyo de los demás) y quienes no lo son y deben ser considerados peligrosos o fuera del sistema social. Nuestros entrevistados de todas las clases sociales hicieron un distingo entre "nuestros pobres" y el resto de pobres, aunque con diferentes nomenclaturas. Necesitamos conocer más sobre esta "categorización dicotómica" (Tilly, 2000), porque de ella puede depender el apoyo que se logre para medidas orientadas a reducir la segregación de los grupos populares. ¿De qué factores depende esta categorización de pobres: de la cantidad de familias de menor condición social, su comuna de procedencia, orden de llegada a la comuna o sector, o de la existencia de vínculos funcionales o personales previos con residentes de clases superiores?

c) *Asimetría de la segregación*. Hemos destacado antes que los grupos medios y altos de la ciudad latinoamericana, al mismo tiempo que están fuertemente concentrados en el espacio, comparten sus áreas residenciales con el resto de grupos, lo que produce, como hecho característico, una asimetría entre las dos dimensiones objetivas de la segregación (alta concentración espacial del grupo y baja homogeneidad social del espacio). Una tarea de investigación es conocer cómo se organiza esta asimetría según escala geográfica. Por ejemplo, casi dos tercios de nuestros entrevistados en la encuesta declararon que prefieren vivir entre sus iguales, pero supimos mediante del estudio cualitativo que unas pocas cuadras más allá el sector podía ser socialmente diverso.

d) *Indiferencia tolerante*. La forma específica de tolerancia entre grupos sociales, mezcla de empatía, indiferencia y temor, parece un fenómeno característico de la atmósfera psicológica de las ciudades, especialmente las grandes (Simmel, 1988). La indiferencia y el anonimato, lejos de ser negativos, son pilares de la vida pública (Sennett, 1976, p. 202). Hemos visto que esta mezcla de tolerancia e indiferencia toma formas y contenidos específicos en las ciudades estudiadas. Los entrevistados mencionan beneficios de la integración residencial en distintos planos: aprendizaje de valores para "los de arriba" y ventajas en lo funcional para los residentes de menores recursos. Asimismo, la mayoría estima que la cercanía espacial entre personas de distinta clase no necesariamente genera relaciones de amistad. Del otro lado, genera costos que podrían salvarse por medio de la política pública. Esto da cuenta de una visión no idealizada pero suficientemente positiva respecto de la integración residencial: no necesariamente produce lazos a nivel personal, pero sí genera beneficios concretos. Por una parte, permite identificar los costos y trabas asociados a la integración residencial y hacerlos foco de políticas; y por otro, puede erigirse en campo del aprendizaje social. Entonces, si la "indiferencia tolerante" es un recurso cultural donde construir el encuentro social y fortalecer el sentido de lo público, profundizar su conocimiento pasa a ser prioritario.

Desafíos de políticas

Respecto de los desafíos de política, destacamos los siguientes:

a) *Los reparos específicos a la integración son también un campo de trabajo*. En sociedades con cierto grado de tolerancia social y sentido de comunidad, como las latinoamericanas, el rechazo al diferente toma razones específicas. No podría ser un rechazo total o inespecífico porque, al menos a nivel de discurso y valores, la cultura local tiende a ser cohesiva. La diferencia que hacen los residentes de ciudades chilenas entre buenos y malos pobres es parte de dicha precisión de los reparos. En lo práctico, el que el rechazo sea específico es una buena noticia para los urbanistas comprometidos con valores de integración y cohesión sociales. Las razones del rechazo que dieron nuestros entrevistados son todas modificables o evitables mediante proyectos de vivienda participativos y diseñados *ad hoc*. Entre los factores que se pueden cambiar están la cantidad de personas de menor condición social y la arquitectura de sus viviendas; y entre los factores que podrían evitarse, están las mezclas o adyacencias entre conjuntos residenciales de distinta condición social que pueden dar lugar a fenómenos de "adolescencia urbana" asociados con la defensa, por lo demás comprensible, de los proyectos de movilidad social de las personas.
b) *El imperativo de la integración residencial sobre bases de equidad e implicancias sobre el rol del Estado*. Como destacamos antes, integración social y clasismo son entendidos usualmente como realidades contrapuestas, aun cuando la práctica nos indica que pueden no ser excluyentes. El clasismo ha sido y sigue siendo en muchas sociedades el modo sobre el cual se afirma

un tipo de integración que sustenta, a su vez, una particular atmósfera de cohesión social, propia de las sociedades tradicionales y premodernas. Ahora bien, el hecho de que se perciba la integración social como contrapuesta o contradictoria con el clasismo expresa un anhelo de integración cuya forma específica no se sostenga en la desigualdad; es decir, donde el ciudadano, con independencia de su clase social, pueda reivindicar sus derechos ante los demás —en este caso, su derecho a la ciudad—. Por lo tanto, si bien la integración social y el clasismo no son excluyentes en una sociedad en que la integración se plantea de modo vertical, los datos nos muestran que para los habitantes de las grandes ciudades de Chile este no es el modo de integración deseado. El opuesto de una sociedad clasista es una sociedad igualitaria, y es probablemente desde ese lugar —y parámetro— que se construye, al menos hoy y de manera creciente, la alta disposición a vivir cerca de personas de distinta condición social. Sin embargo, como veíamos antes, ese valor puede quedar refugiado y encapsulado en el espacio del anhelo, en el discurso, sin traducirse necesariamente en actitudes y acciones acordes. Dicho desfase entre palabra y acción, analizado desde la perspectiva de sus obstaculizadores, es a nuestro juicio lo que explica el fuerte respaldo a la posibilidad de que sea el Estado el que regule y haga posibles mayores niveles de integración social residencial. Cuando se trata del bien común, no son las personas —cada una por separado— quienes deben asegurarlo, sino que es el Estado, en tanto garante del bien común, el que tiene esa responsabilidad. Más allá de las posibilidades que abren en la materia los actuales instrumentos públicos, la política debiera tender hacia una integración en términos igualitarios —lo que paradójicamente podría lograrse aun a pesar de una base cultural clasista—, y minimizar y repartir equitativamente los costos individuales asociados al logro de este bien social. Ambos temas serán abordados a continuación.

c) *Microbarrios, una forma práctica de responder a nuestros patrones culturales*. Como hemos visto, la supuesta incompatibilidad entre integración social y clasismo que se percibe a primera vista, no sería tal. Si bien las personas quieren vivir entre iguales, basta con que los más cercanos lo sean, lo que da espacio a una cierta diversidad en el entorno más amplio. Por otra parte, el deseo de vivir con los iguales no es equivalente con el de excluir a los diferentes. Así, nuestro clasismo permitiría modelar una forma específica de habitar urbano con la configuración de "microbarrios" homogéneos combinados con la presencia de personas y grupos diferentes a partir de sus bordes. El desafío de política pública que esta idea acarrea sería identificar las características más específicas de la integración residencial que resultan aceptables para las distintas personas. Podemos señalar tres tareas en ese sentido: i) determinar la proporción mínima de hogares similares necesaria para que los integrantes de grupos sociales específicos se sientan cómodos en sus lugares de residencia, lo que, como contraparte, permitiría definir un margen de acción para la inclusión de una cierta cuota de alteridad; ii) identificar los niveles de "porosidad" o penetración por parte de "extraños" que son aceptados o que-

ridos en los microbarrios, considerando que la seguridad objetiva y percibida debe ser buscada por las políticas de vivienda; y iii) definir los estándares y formas urbanas de los bordes o fronteras entre los distintos barrios, incluida la escala o tamaño de los microbarrios, que resulten "amigables" o favorables para una sana convivencia entre los residentes de los distintos microbarrios. Desde luego, la proporción mínima de los denominados "iguales" variará en función de elementos internos, como el ciclo de vida familiar, y externos, como las características de la vivienda y su localización o la distancia social con los vecinos de los barrios colindantes. Podrían, incluso, tomar forma situaciones de *trade-off* entre estos elementos, como cuando las personas estén dispuestas a sacrificar una cierta cuota de homogeneidad social de su microbarrio por una mejor localización en la ciudad o, al revés, como cuando se está dispuesto a sacrificar accesibilidad física por una mayor distancia social con microbarrios cercanos, con el fin de evitar los conflictos que hemos reconocido como "adolescencia urbana". Estas consideraciones son válidas con independencia del grupo social del que se trate, no solo para los de mayor posición relativa. Debemos prestar especial atención a los aspectos sociales, de localización y diseño que hacen que alguien se sienta "como en casa".

d) Estilos de vida como fundamento de las comunidades barriales. Debe destacarse que la mencionada "igualdad" interna de los grupos no se juega solo en aspectos socioeconómicos, sino también en "estilos de vida". Las personas pueden estar más abiertas a la diversidad social cuando se comparten ciertas costumbres, valoraciones o formas de vivir. Algunas comunas ubicadas en las afueras de Santiago, tales como Colina, Calera de Tango, Talagante y Huechuraba, que conservan un cierto carácter rural o de entorno "natural", son un buen ejemplo de ello. Recientemente estos sectores han experimentado una paulatina transición hacia una mayor heterogeneidad social, gracias a la llegada de familias de mayor nivel socioeconómico, las cuales buscan más espacio y un entorno donde la presencia de la naturaleza sea más notoria. La diferencia en el nivel social de sus residentes no ha sido impedimento para que se haya fortalecido allí un sentido de comunidad. De este modo, los procesos de gentrificación, tenidos comúnmente como negativos en términos de equidad e integración social, en algunos casos podrían estar reflejando una importante disposición a la integración social.

e) Nivelar hacia arriba, clave para favorecer la integración residencial. Parece relevante trabajar la integración residencial interclases mediante una cierta cuota de transversalidad en el diseño de viviendas y los estándares urbanos, sobre el principio de "nivelación hacia arriba". Es lo que se está haciendo en el conjunto San Alberto de Casas Viejas, experiencia hasta ahora exitosa en términos de acomodar grupos sociales en un mismo barrio, aun grupos tan cercanos entre sí que podrían ser afectados por los problemas de la "adolescencia urbana". Si el diseño de las políticas de integración residencial fuera, más bien, el de microbarrios explicados antes, mucho podría hacerse para mejorar la acepta-

ción de estos proyectos por vecinos circundantes de mejor condición social. La disposición de las viviendas económicas en condominios, el mantener el tamaño de los conjuntos dentro de ciertos límites, el apoyo de los municipios en la mantención de estos edificios y en la seguridad del entorno, entre otros, son elementos que contribuirían a la integración social del sector.

f) *Obstáculos funcionales: su superación con proyectos estratégicos*. Una fracción importante de los grupos más acomodados teme que el compartir el espacio residencial con clases más bajas pueda desembocar en una disminución en las plusvalías asociadas a su patrimonio. A pesar de que la mención de ese temor puede ser una forma solapada de clasismo, es innegable que el temor existe y que es bastante generalizado. Del otro lado, los grupos más pobres no disponen de oferta de vivienda a su alcance en entornos más heterogéneos socialmente, pese a mostrar mayor disposición a la integración que los otros grupos sociales. No obstante, el menoscabo a las plusvalías, como obstáculo a la integración residencial, no es un hecho suficientemente probado. La promoción de ciertos proyectos de carácter estratégico podría contribuir mucho a las políticas de integración, como en el caso de los que, focalizados en grupos medios o altos menos temerosos con relación a las plusvalías, se erigieran en ejemplos demostrativos de que la mezcla no necesariamente erosiona el valor de las propiedades. Una medida posible sería la subvención de arriendos a parejas jóvenes sin hijos en conjuntos integrados socialmente mientras se ahorra para la vivienda propia.

g) *El rol de las regulaciones estatales en materia de integración social: fundamento en el bien común.* Existen ámbitos en los cuales un determinado beneficio social es claro y aceptado por todos y, sin embargo, es necesario ahondar en un imperativo que regule una conducta coherente con dicha valoración que de modo individual no se vería asegurado. Este es el ámbito de la filosofía política y del derecho que la ética ha señalado como "bien común". En otras palabras, el considerar el bien común como legítimo o deseable no es sinónimo de estar dispuesto a enfrentar individualmente los costos asociados a su persecución. Un ejemplo que es claro para dar cuenta de esta situación es el cobro de impuestos. Estos deben operar bajo una cláusula de obligatoriedad. Vale decir, libremente sería difícil esperar que cada uno de los habitantes de una nación pagara los impuestos que van a cubrir aspectos que socialmente son valorados (salud, educación, infraestructura pública, etcétera) y, sin embargo, ello no es indicativo de un desacuerdo con la necesidad del cobro de impuestos. Lo crítico es la garantía que el Estado pueda dar a cada cual respecto de que el cobro de impuestos se aplica a todos a quienes corresponda. Cuando el costo asociado a alcanzar ese bien común se encuentra adecuadamente distribuido, es aceptado. Se asume el costo, en pos de un beneficio mayor, en la medida que su distribución sea pareja (y en proporción) para toda la población. Lo mismo podríamos argumentar respecto de la alta disposición a la integración social, y al hecho que se pretenda que dicha integración se articule bajo cláusulas

de igualdad y no de clasismo. En resumidas cuentas, si por una parte tenemos que los habitantes de las grandes ciudades perciben un claro beneficio de la integración social residencial y, por otra, que esta no es valorada en "sí misma" sino que desde una perspectiva que apunta claramente hacia la justicia, entonces podríamos apostar por abrir la discusión acerca del rol del Estado en la provisión de este bien social. La percepción de beneficios de la integración no se traduce fácilmente en acciones cuando éstas penden de las opciones individuales;[20] y, sin embargo, una mayor integración sería aceptada si ella fuera regulada desde el Estado, en la medida en que entregaría garantías sobre la distribución de las cargas y los beneficios de una mayor integración social. La acción del Estado en estos temas, lejos de ser contradictoria con las preferencias de las personas, permitiría lograr un escenario más congruente con las valoraciones de las personas y el tipo de ciudades en que quieren vivir, al mismo tiempo que lograría reducir sus temores cotidianos y aprehensiones económicas. En el plano de la vivienda social, la intervención pública podría tomar la forma, por ejemplo, de normas sobre cuotas mínimas de vivienda social a nivel comunal o, en su defecto, de contribuciones compensatorias para saltárselas. En cualquiera de esas alternativas, esta acción del Estado ayudaría a reforzar la legitimidad social de la política, al fortalecer el reconocimiento de la integración social como un valor de la sociedad chilena. En términos prácticos, este tipo de medidas contribuiría, a su vez, a aumentar la disponibilidad de suelo para aquellos grupos con menor capacidad de pago. ©EURE

Referencias bibliográficas

Bauder, H. (2001). You're good with your hands, why don't you become an auto mechanic: Neighborhood context, institutions and career development. *International Journal of Urban Regional Research*, *25*(3), 593–608. doi: 10.1111/1468-2427.00331

Bauman, Z. (2000). *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*. Barcelona: Gedisa.

Bauman, Z. (2001). *En busca de la política*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Bauman, Z. (2010). *La cultura como praxis* (2ª ed.). Barcelona: Paidós.

Bengoa, J. (1996). *La comunidad perdida. Ensayos sobre identidad y cultura: los desafíos de la modernización en Chile*. Santiago: Ediciones SUR. Disponible en http://www.sitiosur.cl/r.php?id=83

Bobo, L. & Zubrinsky, C. (1996). Attitudes on residential integration: Perceived status differences, mere in-group preference, or racial prejudice? *Social Forces*, *74*(3), 883–909 [University of North Carolina Press]. En: http://www.jstor.org/stable/2580385

Briggs, X., Darden, J. & Aidala, A. (1999). In the wake of desegregation. Early impacts of scattered-site public housing on neighborhoods in Yonkers, New York. *Journal of the American Planning Association*, *65*(1), 27–49. En http://www.huduser.org/publications/pdf/wake.pdf

Cáceres, G. & Sabatini, F. (2007). Suburbanización y segregación urbana en el Chile decimonónico:

20 Esto se desprende de los análisis de T. Schelling, quien nos muestra cómo la suma de preferencias individuales, no necesariamente a nivel agregado, produce el resultado de la decisión tomada a nivel individual.

Hipótesis sobre la formación histórica del Gran Valparaíso. En J. Valenzuela (Ed.), *Historias urbanas. Homenaje a Armando de Ramón* (pp. 93–121). Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

Clark, W. (1986). Residential segregation in American cities: A review and interpretation. *Population Research and Policy Review*, *5*(2), 95–127. doi: 10.1007/BF00137176

Cummings, P. & Landis, J. (1993). *Relationships between affordable housing developments and neighboring property values. An analysis of BRIDGE Housing Corporation developments in the San Francisco Bay Area*. Berkeley, CA: University of California at Berkeley, Institute of Urban & Regional Development. En http://ebookbrowse.com/relationships-between-affordable-housing-developments-and-neighboring-property-values-pdf-d90631244

Dureau, F. & Salas, A. (2010). Las diferentes expresiones del proceso de segregación en Bogotá. En S. Jaramillo (Ed.), *Bogotá en el cambio de siglo: Promesas y realidades* (pp. 195–220). Quito: Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (Olacchi).

Fishman, R. (1987). *Bourgeois utopias.* Nueva York: Basic Books.

Flores, C. (2006). Consecuencias de la segregación residencial: Teoría y métodos. En J. M. Cunha (Comp.), *Metrópoles paulistas: População, vulnerabilidade e segregação* (pp 197–230). Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Galster, C. & Killen, S. (1995) The geography of metropolitan opportunity: a reconnaissance and conceptual framework. *Housing Policy Debate*, *6*(1), 7–43. doi**:**10.1080/10511482.1995.9521180

Goetz, E., Lam, H. & Heitlinger, A. (1996). There goes the neighborhood? Subsidized housing in urban neighborhoods. *CURA Reporter*, *26*(1), 1–6 [Center for Urban and Regional Affairs, University of Minnesota]. En http://www.cura.umn.edu/sites/cura.advantagelabs.com/files/publications/26-1-goetz-heitlinger.pdf

Gornstein, A. & Verrilli, A. (2006). *Mixed income housing in the suburbs: Lessons from Massachusetts*. En: www.chapa.org/pdf/MixedIncomeReport.pdf

Gramsci, A. (1985 [1932–1933]). *Introducción al estudio de la filosofía* (*Cuadernos de la Cárcel 11*). Barcelona: Crítica.

Green, R. K., Malpezzi, S. & Seah, K.-Y. (2002). *Low-income housing tax credit housing developments and property values*. Madison, WI: Center for Urban Land Economics Research, University of Wisconsin.

Harvey, D. (2011). *The enigma of capital and the crises of capitalism*. Londres: Profile Books Ltd.

Jenks, C. & Mayer, S. (1990). The consequences of growing up in a poor neighborhood. En L. Lynn & M. McGeary (Eds.), *Inner-city poverty in the United States* (pp. 111–186). Washington, D.C.: National Academy Press.

Larrañaga, O. & Sanhueza, C. (2008). *Las consecuencias de la segregación residencial para los más pobres*. Santiago: Observatorio Económico, Facultad de Economía y Negocios, Universidad Alberto Hurtado.

Massey, D. & Denton, N. (1988). The dimensions of residential segregation. *Social Forces*, *67*(2), 281–315. En :http://www.jstor.org/stable/2579183

Maxfield Research, Inc. (2000). *A study of the relationship between affordable family rental housing and home values in the twin cities* [Final Report]. Minneapolis, MN: Family Housing Fund. En http://www.fhfund.org/_dnld/reports/Property%20Values_Full%20Report.pdf

Mollenkopf, J. H. & Castells, M (1991). *Dual city: Restructuring New York*. Nueva York: Russel Sage Foundation.

Musterd, S. (2005). Housing mix, social mix, and social opportunities. *Urban Affairs Review*, *40*(6), 761–790. doi: 10.1177/1078087405276006

Myerson, D. L. (2003), *Mixed-income housing. Myth and fact*. Myth and Fact Series 5. Washington, D.C.: ULI-the Urban Land Institute.

National Association of Home Builders – Economics, Mortgage Finance, and Housing Policy Division (1999). *Producing affordable housing: Partnerships for profit*. Washington, D.C.: Home Builder Press.

Orfield, M. (1997). *Metropolitics. A regional agenda for community and stability*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.

Ortiz, R. (1980). *A Consciência Fragmentada*. Brasil: Paz e Terra.

Parsons, T. (1968 [1937]). *The structure of social action*. Nueva York: Free Press.

Pollakoswki, H.; Ritchay, D. & Weinrobe, Z. (2005). *Effects of mixed-income, multifamily rental housing developments on single-family housing values*. Cambridge, MA: Center for Real State, Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Popkin, S. (2006). The HOPE VI Program: What has happened to the residents? En L. Bennett, J. Smith, & P. Wright (Eds.), *Where are poor people to live. Transforming public housing communities* (pp. 68–90). Nueva York y Londres: M. E. Sharpe.

Portes, A. & Hoffman, K. (2003). *Las estructuras de clase en América Latina: Composición y cambios durante la época neoliberal*. [Documento 68 de la División de Desarrollo Social, Serie Políticas Sociales]. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

ProUrbana (Programa de Apoyo a las Políticas Urbanas y de Suelo en Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile). (2007). *Políticas de suelo para la integración social* [Ciclo de Reuniones, 5ª publicación]. Santiago: ProUrbana/Lincoln Institute of Land Policy. En http://politicaspublicas.uc.cl/media/publicaciones/pdf/20100617121024.pdf

ProUrbana (Programa de Apoyo a las Políticas Urbanas y de Suelo en Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile) & Observatorio Social de la Universidad Alberto Hurtado (OSUAH). (2006). *Preferencias de Regulación Urbana en Chile*. Programa de Apoyo a las Políticas Urbanas y de Suelo, Políticas Públicas Universidad Católica de Chile; y Observatorio Social de la Universidad Alberto Hurtado.

Roa, A. (1997). *Chile y Estados Unidos: Sentido histórico de dos pueblos*. Santiago: Dolmen Ediciones.

Roberts, B. & Wilson, R. (2009a). Residential segregation and governance: An overview. En B. Roberts & R. Wilson (Eds.), *Urban segregation and governance in the Americas* (pp. 1–20). Nueva York: Palgrave Macmillan.

Roberts, B. & Wilson, R. (2009b). Spatial differentiation, inequality and urban policy: The findings. En B. Roberts & R. Wilson (Eds.), *Urban segregation and governance in the Americas* (pp. 205–222). Nueva York: Palgrave Macmillan.

Rosenbaum, J. (1995). Changing the geography of opportunity by expanding residential choice: Lessons from the Gautreaux program. *Housing Policy Debate*, *6*(1), 231–269. En http://www.ciatrans.net/FannieMae_Gautreaux_Lessons.pdf

Sabatini, F. (1997). *Liberalización de los mercados de suelo y segregación social en las ciudades latinoamericanas: el caso de Santiago, Chile*. [Ponencia presentada ante el XX International Congress of the

Latin American Studies Association, LASA, Guadalajara, México, abril 1997]. Santiago: Documentos del Instituto de Estudios Urbanos, P. Universidad Católica de Chile. Serie Azul n.° 14.

Sabatini, F. & Brain, I. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves. *EURE*, *34*(103), 5–26. doi: 10.4067/S0250-71612008000300001

Sabatini, F. & Cáceres, G. (2004). Los barrios cerrados y la ruptura del patrón tradicional de segregación en las ciudades latinoamericanas: el caso de Santiago de Chile. En G. Cáceres & F. Sabatini (Eds.), *Los barrios cerrados en Santiago de Chile: Entre la exclusión y la integración social* (pp. 9–44). Santiago: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sabatini, F.; Cáceres, G. & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, *27*(82), 21–42, doi: 10.4067/S0250-71612001008200002

Sabatini, F., Vásquez, H., Robles, S., & Rasse, A. (2010). Gentrificación sin expulsión, fuerza de transformación de las ciudades latinoamericanas: datos e interpretación para Santiago. En F. Sabatini, R. Salcedo, G. Wormald & G. Cáceres (Eds), *Tendencias de la segregación en las principales ciudades chilenas. Análisis censal 1982–200* (pp. 165–184). Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas y Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sabatini, F.; Wormald, G. & Salcedo, R. (2008). *Informe final de resultados del estudio "Barrios en crisis y barrios exitosos producidos por la política de vivienda social en Chile"*. Santiago: Conicyt, Programa Anillos de Investigación en Ciencias Sociales.

Sampson, R. & Raudenbush, S. (2004). Seeing disorder: Neighborhood stigma and the social construction of 'Broken Windows'. *Social Psychology Quarterly*, *67*(4), 319–342. doi: 10.1177/019027250406700401

Sennett, R. (1970). *The uses of disorder: Personal identity and city life*. Nueva York y Londres: Norton.

Sennett, R. (1976). *El declive del hombre público*. Barcelona: Península.

Siegel, J. (1998). *The house next door*. Baltimore: Innovative Housing Institute.

Sierralta, C. (2010). *Efectos sociales de la segregación residencial. Los jóvenes de Santiago de Chile (1992–2002)*. México: Infonavit-Redalyc.

Simmel, G. (1988 [1903]). La metrópolis y la vida mental. En M. Bassols, R. Donoso, A. Massolo & A. Méndez (Comps.), *Antología de Sociología Urbana* (pp. 47–61). México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Simmel, G. (2000 [1918]) El conflicto de la cultura moderna. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, *89*, 315–330. En http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=99717889014

Tilly, Ch. (2000). *La desigualdad persistente*. Buenos Aires: Manantial.

Urban Land Institute (2003). *Mixed-income housing. Myth and fact*. Washington, D.D.: Autor. En: http://www.uli.org/ResearchAndPublications/Reports/~/media/Documents/ResearchAndPublications/Reports/Affordable%20Housing/MixedIncome.ashx

Véliz, C. (1970). Introducción. En C. Véliz (Ed.), *El conformismo en América Latina*. Santiago: Editorial Universitaria.

Watt, I. (1963). *The rise of the novel: Studies in Defoe, Richardson, and Fielding*. Harmondsworth: Penguin.

Wilkins, S. (2002). *Early conclusions from The Mixed-Income Demonstration Program: Reaching extremely low-income families in mixed-income settings*. En http://www.nw.org/network/pubs/studies/documents/ MixedIncomerReport2002.pdf

Wilson, J. (1987). *The truly disadvantaged*. Chicago, IL: The University of Chicago Press.

Wormald, G. (2007). *¿Cómo debe entenderse la integración social en la ciudad?* [Ciclo de Reuniones políticas de suelo para la integración social, VI Sesión]. Santiago: ProUrbana.

Zamorano, R. (2008). Modernidad, sociedad y constitucionalismo en América Latina. *Cuestiones Constitucionales*, *19* [Revista Mexicana de Derecho Constitucional], 237–282. En http://www.revistas.unam.mx/index.php/cuc/article/view/2234

Zeitlin, M. & Ratcliff, R. (1988). *Landlords and capitalists. The dominant class of Chile*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Zhang, Y. & Weismann, G. (2006). Public housing's Cinderella: policy dynamics of HOPE VI in the mid 1990s. En L. Bennett, J. Smith & P. Wright), *Where are poor people to live. Transforming public housing communities* (pp. 41–67). Armonk, NY: M. E. Sharpe.

Herencias moderno-coloniales en actuales discursos sobre la Orinoquia colombiana

Armando Durán. **Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia.**

RESUMEN | En la actualidad existen tres tipos de discursos que están construyendo el presente y futuro de la región orinocense de Colombia: como un espacio inmenso y vacío (discurso hegemónico), como un área para la conservación y como un lugar intercultural. Se defiende la tesis de que estos discursos contemporáneos sobre y desde la Orinoquia colombiana contienen herencias moderno-coloniales, esto es, exhiben relaciones múltiples de dominación, que se han sedimentado y transformado en el tiempo. Metodológicamente, para la identificación de los discursos se priorizó una perspectiva cualitativa; en particular, se realizó un análisis del discurso en documentos históricos, y también en textos contemporáneos existentes y en otros producidos a partir de entrevistas y foros departamentales. Se destaca el reto social de agenciar dispositivos de relación plural que coadyuven a visibilizar y a reconocer, como legítimos, conocimientos, subjetividades y dominios que vienen siendo, según los casos, negados, violentados o subsumidos desde lógicas hegemónicas de sentido.

PALABRAS CLAVE | Historia regional, desarrollo territorial, desarrollo sustentable.

ABSTRACT | *Three representational discourses about Orinoquia region of Colombia and are shaping the present and future of this area. The first views it as an immense and empty space — hegemonic discourse —; the second, as an area for conservation; and the third, as an intercultural place. We defend the thesis that these contemporary perspectives about the Colombian Orinoquia have a modern-colonial heritage, that is to say, they are structured by multiple relations of domination, which have been settled and transformed in time. Methodologically, this paper prioritizes a qualitative standpoint for the identification of the discourses; through an analysis of historical and contemporary documents, and of interviews and departmental forums. It highlights the social challenge of promoting means for plural relations that might help make visible and recognize as legitimate, the knowledge, subjectivities and dominions which have been, in many cases, denied, violated or subsumed by hegemonic logics of significance.*

KEY WORDS | *Regional history, territorial development, sustainable development.*

Recibido el 14 de diciembre de 2010, aprobado el 24 de septiembre de 2011

E-mail: barichara72@hotmail.com

Este artículo se basa en la investigación "La mejor Orinoquia que podemos construir", realizada en la Universidad de los Andes, en el año 2009; y en el proceso investigativo que siguió en el 2010, en el marco del Programa de Gestión y Desarrollo Urbanos-Ekística, de la Facultad de Ciencia Política y Gobierno y la Facultad de Relaciones Internacionales, Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia.

Introducción

Los discursos dominantes que en la actualidad construyen la Orinoquia colombiana evidencian procesos de sedimentación histórica colonial, esto es, configuran modos particulares de comprensión de este territorio y de sus pobladores desde un intento por reeditar e imponer las teorías del progreso y del desarrollismo en la región. Tales formas de ver esta realidad social, antes de ser neutrales, condicionan la memoria e historicidad a partir de marcos epistémicos y tecnológicos eurocéntricos (Dussel, 2007), basados en la promesa de la prosperidad y la felicidad para todos en el futuro más inmediato de la Orinoquia.

El discurso hegemónico[1] contemporáneo de la cuenca del Orinoco se asemeja a un gran lienzo en blanco, dispuesto y ávido de la intervención e inventiva del capital transnacional. Este discurso dominante opera dentro de una lógica de poder (Quijano, 2001) de saber (Mignolo, 2003) y de ser (Maldonado-Torres, 2007) que se podría definir como *colonialidad de la naturaleza* (Lander, 2000; Escobar, 2000, 2003). El discurso dominante sobre y desde la Orinoquia caracteriza a esta región como una *zona con territorios inmensos y vacíos*, que otorgan la oportunidad para alcanzar el desarrollo económico y social que la región necesita. Los principales actores que sustentan este discurso son el gobierno nacional (saliente) y gremios productivos (de palmeros, arroceros, ganaderos, petroleros). De ese modo, la Orinoquia colombiana se asume como una tierra de promisión que es necesario explotar y conquistar, debido a los atributos de riqueza ecosistémica que le son característicos; como un espacio vacío sin mayores obstáculos ambientales y culturales que vencer, y como una tierra llena de oportunidades para los actores sociales dispuestos a competir en el mercado mundial.

Sin embargo, coexisten con la anterior otras formas de enunciación que trazan otras visiones y traducen otras prácticas que se anudan, visibilizando y recuperando otros sistemas de conocimiento, otras subjetividades y dominios, tanto en la biodiversidad como en relaciones interculturales. Es así que otro discurso irrumpe, que lucha por ser visible y reconocido como legítimo: es el que define la región como *área para la conservación* de las especies de flora y fauna presentes en la cuenca, especialmente por poseer alta diversidad biológica y, al mismo tiempo, por encontrarse en situación de alta fragilidad ecosistémica. Los voceros principales de esta percepción son organizaciones no gubernamentales del orden nacional e internacional interesadas en la defensa del medio natural. Un tercer discurso, y que no es hegemónico, concibe esta región como *un lugar intercultural*, donde se mezclan distintas culturas dentro de relaciones desiguales de poder y de saber. Esta visión es respaldada por pobladores locales tradicionales y por instituciones descentralizadas de carácter gubernamental. Además, por algunos sectores de la academia regional y nacional.

1 Lo hegemónico entendido como relación de poder, de dominación, al punto de que "hace que las personas actúen como si ello fuera natural, normal o simplemente existiese consenso" (Van Dijk, 2000, p. 43). Sin embargo, este control no es total, debido que las experiencias y conocimientos de vida de las personas no son reductibles a una unidad o esencia de lo social.

El artículo argumenta la siguiente tesis central: los discursos contemporáneos que construyen la cuenca del Orinoco expresan el devenir del síndrome de la colonialidad, esto es, exhiben relaciones múltiples de dominación, que se han sedimentado y transformado históricamente. Por "discurso" se comprende el conjunto de percepciones y conocimientos que los diferentes actores sociales expresan y defienden sobre un hecho o realidad social. Los actores (personas; grupos económicos nacionales y transnacionales; partidos políticos; cooperativas de trabajadores; organizaciones ambientales; grupos étnicos; sectores académicos, sociales y eclesiásticos; gobiernos locales, departamentales y nacionales, etcétera) en su cotidianidad originan y legitiman sentidos y valores con respecto de la vida social. Estos pueden ser identificados y analizados a partir de las opiniones expresadas de manera individual o desde las creencias que se van gestando al colectivizarse particulares tipos de conocimiento sobre un acontecimiento cotidiano. Dicho de otra manera, además de la cognición individual, el discurso implica esencialmente una cognición sociocultural. Ello porque los sujetos sociales comparten con otros miembros de su grupo, comunidad o cultura, normas, valores, creencias, reglas de comunicación y representaciones sociales que se expresan en prácticas, intereses y orientaciones de la vida personal y social (Van Dijk, 2000).

En cuanto a lo metodológico, para la identificación de los discursos se priorizó una perspectiva cualitativa; específicamente se utilizó el análisis del discurso para estudiar documentos históricos que han dado cuenta de la región, y textos primarios (entrevistas y foros departamentales) y secundarios que representan "voces" más contemporáneas de la cuenca, en particular de dirigentes gremiales y de sectores estatales, sociales y académicos. Se adoptó un enfoque del análisis del discurso que hace énfasis en el nivel de sentido macro, esto es, un análisis del discurso que busca privilegiar los sentidos "globales" que expresan los textos, más que un análisis que se detiene en cada uno de los elementos (palabras) que componen tales significaciones (Van Dijk, 2000).

Para dar cuenta de lo planteado, el escrito se estructura en tres partes. En la primera se describe en qué consiste el síndrome de la colonialidad en la Orinoquia colombiana. En el segundo apartado, se exponen tres tipos de discursos contemporáneos que están construyendo el presente y futuro de la cuenca del Orinoco. Por último, se destaca el reto social de agenciar[2] dispositivos de relación plural que coadyuven a visibilizar y a reconocer, como legítimos, conocimientos, subjetividades y dominios que vienen siendo, según los casos, negados, violentados o subsumidos desde lógicas hegemónicas de sentido.

El síndrome de la colonialidad en la Orinoquia colombiana

A finales del siglo XV y principios del XVI, emergen las condiciones que hacen posible lo que se ha llamado una economía-mundo, discontinuidad histórica que correlaciona el proceso de intrusión y de dominación de América, con la formación del mercado liberal que tuvo como centro Europa Occidental (Wallerstein, 1984;

2 Se comprende la "agencia" como la capacidad de hacer cosas, más que la intención del individuo de llevarlas a cabo. Véase Giddens (1995).

Dussel, 1995). Tales acontecimientos introducen en los territorios conquistados el *síndrome de la colonialidad:* explotación económica, sujeción política y eliminación cultural. Siguiendo a Enrique Dussel, la "aparición" del "otro", como un fantasma —del indígena que Colón vio sobre las playas en octubre de 1492— fue prontamente "encubierta" bajo la máscara de los "otros" que los europeos portaban en su imaginario. "En realidad no 'vieron' al indio: imaginaron los Otros que portaban en sus recuerdos de europeos. Ese indio fue visto como la alteridad europea, como el 'infiel' que durante mil años había luchado contra el cristiano en el Mediterráneo. Por ello fue violentamente atacado, desarmado, servilmente dominado y rápidamente diezmado" (Dussel, 2007, p. 194). Se construye así un síndrome de la colonialidad,[3] que en los últimos tiempos instaura formas de ser (Mignolo, 2003), de saber (Lander, 2000) y de poder (Quijano, 2001) revestidas del atributo de la *cultura panóptica:*[4] un triedro de fuerzas de dominación que pretenden tener la facultad de agenciar una realidad social, con la particularidad de que toda ella puede ser escrutada, controlada desde un punto cero,[5] desde una mirada inobservada.

La colonialidad del poder refiere a la clasificación e identificación social por medio del patrón de una "raza superior"[6]: la blanca o europea, que condujo al despojo, la represión y la servidumbre de las identidades aborígenes colonizadas (mayas, aztecas, incas, aymaras, muiscas, etcétera) (Quijano., 2001). La colonialidad del saber irrumpe cuando la cultura colonizadora instaura el predominio de formas de conocer y de producir conocimiento orientadas por la fe y, luego, por la racionalidad liberal. Así, de manera inmediata, las otras formas de saber son trasformadas no solo en diferentes, sino en carentes, en arcaicas, primitivas, tradicionales, premodernas (Lander, 2000). La colonialidad del saber y del poder engendran la colonialidad del ser (Mignolo, 2003), que se funda en la deshumanización de los sujetos colonizados, esto es, en su negación ontológica (Maldonado-Torres, 2007).

Este síndrome de colonialidad, que avanza mutando hasta el presente, se evidencia en el caso de la Orinoquia colombiana de múltiples maneras. En el caso del presente escrito, se describe cómo han operado estos dispositivos de dominación en discursos que definen hoy esta región. Se asume que estos discursos, más que traducir sentidos y dominios sobre determinada realidad social, lo que auspician es la creación de significaciones que confieren, en algunos casos, el estatus de realidad social (Foucault, [1970] 2002).

Veamos a continuación cómo se expresan estas formas de sujeción social, económica, política y cultural, en los discursos del "ser salvaje" y de la "pureza de sangre" en los siglos XV–XVI y en el siglo XIX, respectivamente.

3 Colonialidad es distinto a colonialismo. El colonialismo denota una relación política y económica, en la cual la soberanía de un pueblo reside en el poder de otro pueblo o nación. La colonialidad refiere a un patrón de poder que emergió como resultado del colonialismo moderno. Da cuenta de la forma cómo el trabajo, el conocimiento, la autoridad y las relaciones intersubjetivas se articulan entre sí, mediante del mercado capitalista mundial y la idea de raza. Así, aunque el colonialismo precede a la colonialidad, la colonialidad sobrevive al colonialismo (Maldonado-Torres, 2007).

4 La cultura panóptica, imaginario de vida que aspira a tener la capacidad de adoptar una visión soberana sobre el mundo; en especial, su potencia emerge del hecho de adjudicarse la imposibilidad de su percepción, de su representación.

5 El trabajo de Santiago Castro (2005) ejemplifica cómo ese imaginario del "punto cero" fue característico de la ciencia ilustrada europea.

6 Tal grado de superioridad se adjudicaba según los grados de humanidad atribuidos a las identidades en cuestión. En términos generales, entre más clara la piel del sujeto, más cerca estará de representar el ideal de una humanidad completa (Maldonado-Torres, 2007).

Los discursos del "ser salvaje" y de la "pureza de sangre"

La Orinoquia colombiana se ha construido desde distintos discursos, como el descrito por el misionero jesuita José Gumilla [1741] (1944), que fundaba este territorio como un espacio "triste", albergue de "naciones desnudas" y de "bocas de los dragones". Son discursos contenidos en las experiencias de los primeros europeos que desembarcaron en el delta del río Orinoco y que, según el autor, relatan "el mal pasaje que le dieron, y dan todavía a los navegantes" (Gumilla, 1944, p. 58). José Gumilla hace referencia particularmente a la travesía realizada por Cristóbal Colón al intentar ingresar a esta cuenca oriental desde las islas Margarita en el año de 1498, y a la experiencia de Diego de Ordaz que, según este misionero, fue el primer español que navegó el río Orinoco, año de 1535.

Estas "primeras" percepciones de la cuenca del Orinoco configuran estos territorios desde la imagen de la violencia constitutiva (Serje, 2005) —vale decir, desde el *discurso del ser salvaje*—, como periferias de la civilización que por su "desnudez" evidencian los gritos de la inmadurez, del salvajismo y la anarquía. Los habitantes de tales "raudales peligrosos del río Orinoco" se asemejan a las "arañas venenosas", a las "hormigas venenosas de extraña figura", al "pescado de puya venenosa", a "los mosquitos que dejan un gusano cruel", o al "curare, veneno fatal".

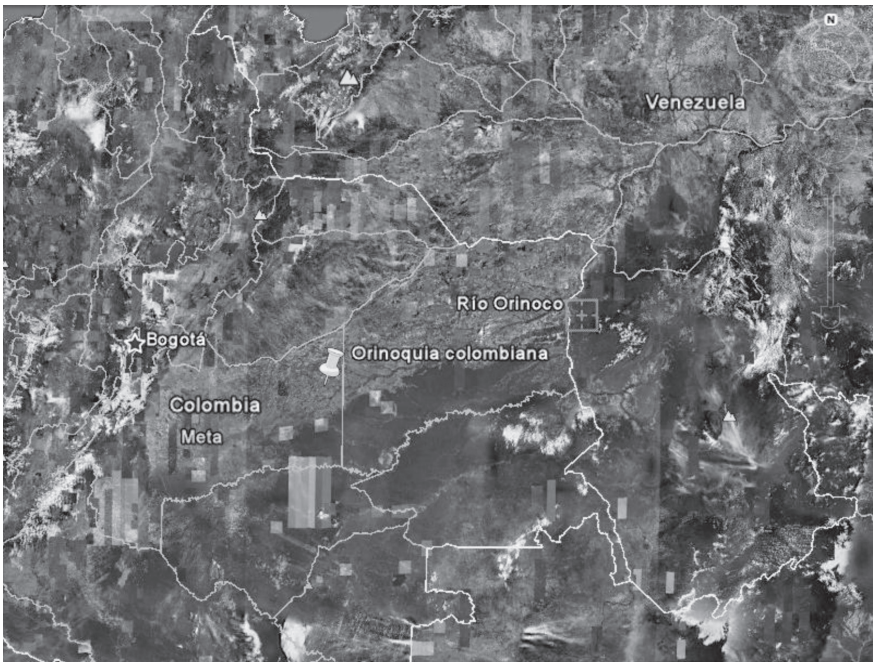
El informe sobre la provincia de Casanare de la Comisión Corográfica [1856] (1959) describe que "dos grandes obstáculos se oponen en esa provincia a su desarrollo, que son: el clima y los indios. Ambos pueden con el tiempo modificarse, pero, entre tanto, será útil examinarlos para ver si desde ahora se puede hacer algo para acelerar esa modificación" (Comisión Corográfica, 1956, p. 376). Este documento ilustra el *discurso de pureza de sangre*, que era el eje alrededor del cual se construía la subjetividad de los actores sociales de la Nueva Granada. "Ser blancos no tenía que ver tanto con el color de la piel como con la escenificación de un imaginario cultural tejido por creencias religiosas, tipos de vestimenta, certificados de nobleza, modos de comportamiento, y con formas de producir conocimientos" (Castro-Gómez, 2005, p. 68). De acuerdo con el autor, el discurso ilustrado neogranadino —es decir, las formas de conocimiento resultado de la nueva ciencia— no solo planteaba la superioridad de unos hombres sobre otros, sino también la superioridad de unas formas de conocimiento sobre otras. El discurso de la geografía, la comprensión de los climas y las particularidades de su vida vegetal y animal, que correspondía al control territorial en la Nueva Granada, respondía no solo a los imperativos geopolíticos del Estado borbón, sino también al intento de las elites criollas por imponer su hegemonía sobre las diversas poblaciones que habitaban ese territorio (Castro-Gómez, 2005).

En este contexto es pertinente preguntarse por el devenir, en la actualidad, del síndrome de la colonialidad; esto es, por las formas de dominación que persisten en unificar, desde *una* visión de la vida social que pretende ser universal, los múltiples modos en que los grupos humanos expresan sus formas de ser, hacer, tener y estar. Este interrogante puede ser expresado como sigue: ¿de qué manera el síndrome de la colonialidad se relaciona con los discursos contemporáneos que construyen la Orinoquia colombiana?

Discursos contemporáneos de la cuenca del Orinoco

En la cuenca del Orinoco concurren las aguas tributarias que confluyen en el gran río Orinoco entre los países de Colombia y Venezuela. Su extensión es de 991.587 km², que equivale al 0,06 por ciento de la superficie mundial; cerca de 644.423 km² (65 por ciento de la cuenca) se localizan en Venezuela, representando el 70,6 por ciento de esa nación (Romero, Galindo, Otero & Armenteras, 2004). El 35 por ciento restante se encuentra en territorio de Colombia, cerca de 347.164 km², y abarca 30,4 por ciento del territorio continental del país. Incluye la totalidad de los departamentos del Vichada (100.242 km²), Arauca (23.818 km²) y Casanare (444.640 km²), así como el 95 por ciento del Meta (81.741 km²) y, en menor proporción, parte de Bogotá y de los departamentos de Caquetá, Cundinamarca, Guainía, Guaviare, Huila, Norte de Santander, Santander y Vaupés (Rodríguez, 2009).

mapa 1 | Orinoquia colombiana



fuente Google Earth, 2011.

Contemporáneamente, la región del Orinoco colombiano se ve configurada por tres grandes discursos: *de territorio salvaje a "tabula rasa"* (actualmente el hegemónico); *de tierras "inundables" a la romantización de su carácter silvestre*; *de espacio*

social a lugar intercultural. Estos discursos implican no solo imágenes de realidad desde y sobre este territorio, sino fundamentalmente relaciones y prácticas que allí se hacen posibles. Tales significaciones se fundan en una tradición de sentido en que se lee no solamente la realidad de estos espacios, de estos lugares y de sus gentes, sino la de la sociedad que los imagina (Serje, 2005).

De territorio salvaje a "tabula rasa"

¿Será que quedaron "atrás" esas percepciones dominantes que describían la región del Orinoco como sitio aislado y poblado de indios "salvajes", "bárbaros", "pobres" e "ignorantes"? "Ya dije arriba el modo bárbaro, cruel y necio, con que los indios, en su ciega gentilidad, curaban (...). Ahora será muy del caso (porque este libro también se ordena al bien de aquellas pobres gentes) apuntar brevemente los remedios usuales, que los padres misioneros tienen prontos, y llevan en sus espirituales correrías, para bien de aquellos pobres ignorantes" (Gumilla, 1944, p. 156). Los discursos que se agencian en el presente histórico emergen sobre las huellas de aquellos otros discursos que comúnmente eran manifiestos en los relatos de misioneros y cronistas de tiempos pasados; esto es, los discursos que actualizan la Orinoquia se constituyen como palimpsestos de los predecesores.

En la actualidad existe un discurso dominante que define la región del Orinoco como *territorio en formación*. En el *Plan de Desarrollo Nacional 2006–2010, El Estado comunitario: desarrollo para todos*, se clasificó el país por grupos de regiones, teniendo en cuenta la visión estratégica de desarrollo, el desempeño económico y las capacidades endógenas (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2007). Estos criterios han modelado la percepción que el gobierno nacional tiene sobre los diferentes territorios del país. Según esa clasificación, la Orinoquia se encuentra en fase de formación: es un territorio dispuesto a ser desarrollado, visión que deviene en imágenes y realidades que respaldan y consolidan esta zona de Colombia como *un territorio abierto a la exploración* y *abierto a nuevas colonizaciones*. La Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), que es el administrador integral de los recursos hidrocarburíferos de propiedad de la Nación, al respecto afirma:

> En la actualidad toda la región de la Orinoquia se encuentra en desarrollo del proyecto consecución de información–TEA. Se han conformado ocho bloques para el estudio de la región, con el objetivo de conocer la geología de la cuenca de los llanos Orientales y así identificar las zonas donde es probable la existencia de crudos pesados. Este proyecto tiene una duración mínima de tres años, extensible a criterio técnico de la ANH de acuerdo con el desarrollo del mismo (ANH, 2009, p. 2).

Se trata de un sitio lleno de posibilidades y oportunidades, para la agroindustria principalmente. Hoy, en el departamento del Meta se están desarrollando tres grandes proyectos de producción de agrocombustibles: i) Aceites Manuelita, en San Carlos de Guaroa. Esta planta tiene la capacidad de producir 100.000 toneladas de biodiesel al año; ii) Biocastilla, en Castilla La Nueva. Se propone sembrar 7.700

hectáreas de palma, procesar 35.000 toneladas de aceite y generar 2.200 empleos directos; iii) Bio-D, proyecto en el cual están asociados dieciocho palmicultores del Meta. Tienen la planta en Facatativá, con capacidad para producir 100.000 toneladas de biodiesel (Viloria, 2009).

Este discurso, que presenta la región como territorio en formación, abre escenarios de optimismo para el gobierno nacional, debido al carácter pretendidamente *natural* que lo dispone como *tabula rasa* solo a la espera de la iniciativa productiva nacional y transnacional; y, en especial, porque —a diferencia de otras regiones del país (región del Amazonas)— la iniciativa productiva no tendría mayor "obstáculo ecológico". Lo anterior, entre otras cosas, al adjudicar exclusivamente a los morichales un valor ambiental, desestimando el valor de otros ecosistemas naturales, como las sabanas tropicales, el complejo de humedales (compuestos por esteros, chucuas, lagunas, madreviejas, tembladales, zurales), las selvas y montañas húmedas, y los ríos. El conjunto alberga un mosaico con 156 tipos de ecosistemas (Romero et al., 2004), de los cuales 92 corresponden a ecosistemas de tipo natural. Como se describe más adelante, la región tiene una de las mayores riquezas de especies de peces de agua dulce del mundo, una de las mayores en diversidad de aves, y se destaca por su muy alta diversidad de gramíneas tropicales (Rodríguez, 2009).

El discurso que connota la región como territorio en formación trae consigo, entre otras cuestiones, no solo la invisibilización de la diversidad biológica, sino la de las historias y culturas presentes en él. Tal es la visión que se expresa en el discurso del ex presidente Álvaro Uribe:

> Pero, miren: le veo a esa Orinoquía [sic] un futuro ya inmediato en el agro. En esos 600.000 kilómetros diríamos que hay 350.000 de selva y 250.000 de sabanas. ¿Ustedes saben lo importante que es para el mundo agropecuario tener allí 250.000 kilómetros planos, sin piedra, listicos para cultivar y *sin el obstáculo ecológico* de que hay que llegar con el hacha? Y, además, ustedes han tenido muy buen sentido, que es cuidar esos morichales, esos oasis. Yo veo hoy un *volcamiento muy importante de los colombianos a colonizar agricultura allá* (Uribe, 2003, p. 2; destacados nuestros).

Y es que este discurso sobre el territorio orinocense ha configurado prácticas estatales y privadas que forjan realidad. Siguiendo a Viloria (2009), la Ley 939, de 2004, y su decreto 1970, de 2005, reglamentan la exención de renta para nuevos cultivos de tardío rendimiento en palma de aceite, caucho, cacao, cítricos y frutales. Los beneficios cobijan a los nuevos cultivos por diez años, a partir del momento en que inician la producción. Por su parte, en su gran mayoría estos beneficios han sido recibidos por un grupo reducido de cultivadores, y a ellos no tienen acceso los campesinos pobres: "De los recursos de Agro Ingreso Seguro, más del 95 por ciento de lo entregado ha sido para los grandes y medianos empresarios" (López Montaño, 2008, p. 29, en Viloria, 2009). Además, comenta Viloria, los subsidios del gobierno nacional a los proyectos de siembra de palma de aceite y fabricación de biodiesel y etanol han sido decisivos para la consolidación de los mismos. De igual

forma ocurre con la adecuación de las tierras: la mayoría de los suelos de la Orinoquia tienen problemas de acidez, exceso de aluminio y óxido de hierro, factores tóxicos para una parte de la vegetación de la zona. Este problema obliga a que los agricultores corrijan las deficiencias del suelo con enmiendas físicas y químicas que permiten fijar el aluminio intercambiable y así hacer más productivos los terrenos. El gobierno nacional apoya estos proyectos de corrección física y química de los terrenos mediante el Incentivo de Capitalización Rural que otorga el Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario (Finagro) (Viloria, 2009).

El siguiente relato del Grupo Empresarial Manuelita describe el inicio de un macroproyecto para el cultivo de la palma de aceite en el Casanare.

> Se compraron 25.000 hectáreas, que en la mayoría eran fincas ganaderas con hatos entre 10.000 y 30.000 cabezas de ganado, tierras con títulos y tradición. Además se adquirieron algunas Unidades Agrícolas Familiares mediante sociedades. La zona tiene disponibilidad de 300.000 hectáreas aptas para cultivos como palma, forestas y caucho. Se contrató una firma para que haga el plan maestro de manejo del suelo; esta investigación reúne estudios biológicos, geológicos y de infraestructura necesarios para la operación, tuvo un valor cercano a los 1.500 millones de pesos. Lo más probable es que se tenga que hacer un distrito del riego de mayor dimensión al construido en el Meta (Giovanelli, 2009, p. 4).

Inquieta el hecho de que mientras el Plan de Desarrollo Nacional 2006–2010 le otorga un papel muy claro al sector privado en el desarrollo de la Orinoquia, no les asigna un papel explícito a actores de la región, como son las comunidades indígenas y campesinas, ni al sector privado tradicional de la zona. Esa orientación desconoce uno de los principios básicos de cualquier propuesta de política pública, como es la agencia del bien común. La pregunta que inmediatamente se suscita es: ¿cómo procurar que los diferentes actores del orden local, regional y nacional confluyan en fomentar y consolidar propuestas de desarrollo desde y para la región, enraizadas en el bien común?

Este discurso, que configura la Orinoquia como una gran extensión de territorios vacíos, despoblados, un gran lienzo en blanco ávido de un "artista creador", reedita "el vacío originario" con que interpretaron los conquistadores este continente, ya hace cinco siglos. Esta reedición se actualiza con el discurso del desarrollismo (Escobar, 1998), caracterizado por el ideal del progreso (Bury, 1971). Tal imaginario emerge sobre y desde la región como un horizonte de sentido dominante que fija que todas las sociedades han de transitar por estadios sucesivos de evolución (Comte, 1984) y crecimiento (Rostow, 1960), hasta que puedan alcanzar el tan anhelado "desarrollo" individual y colectivo. Los distintos estilos de vida pretenden ser conducidos por este patrón universal de mejoramiento continuo, un esfuerzo por centralizar el conocimiento de la naturaleza y sus relaciones desde una mirada colonizadora, expropiando cognitiva y culturalmente a los pobladores que habitan estos territorios.

De tierras "inundables" a la romantización de su carácter silvestre

Un correlato de la imagen de la *tabula rasa* presenta la región orinocense desde sus cualidades biofísicas: bioma de sabana y sistemas ecológicos de las montañas tropicales húmedas (Rodríguez, 2009). Tradicionalmente, cuando se hace referencia a la Orinoquia colombiana se la asimila a los "llanos orientales", que evocan un espacio plano y uniforme, especial para la cría de bovinos. Desde esta visión del sentido común urbano, las sabanas de los departamentos de Arauca y Casanare se conocen como "inundables", como tierras que carecen de diversidad biológica.[7]

Contemporáneamente han emergido discursos impulsados por organizaciones internacionales como World Wide Fund for Nature (WWF, Fondo Mundial para la Naturaleza), y por organizaciones nacionales como el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt (IAvH), entre otras, que vienen cuestionando tales visiones de la región. Se argumenta que estas sabanas, más que presentar "fallas" naturales, son en realidad ecosistemas complejos denominados humedales, los cuales son vitales en la regulación del ciclo del agua de la cuenca. Se estima que la diversidad de plantas en la zona plana es muy alta, con un total de 3.424 especies de plantas vasculares registradas (se destacan el cedro, caraño, laurel, anime, gualanday, yarumo, caimo, guadua, entre otras). En cuanto a la fauna íctica, se estima que concurren más de mil especies de peces, destacándose los grandes bagres, la anguila eléctrica, las rayas de agua dulce y las pirañas. En anfibios se estima un total de 48 especies, seis de ellas endémicas: la rana arbórea hocicona de Kennedy, de Blair, de Villavicencio, entre otras. Los reptiles son abundantes, con un total de 107 especies (anaconda verde, caimán de concha, iguana verde, tortugas mata-mata, entre otras). En cuanto a la avifauna, se encuentran los garzones, coclíes, corocoras, gavilanes, halcones, búhos, entre otros. Entre los mamíferos destacan los chigüiros, el oso hormiguero gigante, el armadillo hocicudo de los llanos, la zorra comedora de cangrejos, el perro montés, el ocelote, el felis, el jaguar, la nutria gigante, el mono aullador rojo, alrededor de 54 especies de murciélagos, entre otros (Romero et al., 2004). Sin embargo, se llama la atención sobre la alta vulnerabilidad de esta diversidad biológica:

> Pese a la gran riqueza biológica e hídrica de la región, muchos de las ecosistemas se han visto afectados por las presiones antrópicas originadas de manera acelerada entre mediados de los años setenta a noventa (...). La expansión de las zonas de cultivo, que se han triplicado en un lapso de diez años, se debe principalmente a la plantación de palma africana y frutales, con 579.000 y 77.000 nuevas hectáreas, respectivamente. Este fenómeno, asociado a actividades ilícitas de siembra de coca localizadas principalmente en las riberas de los grandes ríos como el Guaviare, la explotación petrolera de enclave a lo largo del piedemonte araucano y casanareño, el aumento de cultivos de arroz, la extracción de recursos naturales hacia el interior del país y el desarrollo de la infraestructura, ha impulsado el aumento de la población

7 El concepto de biodiversidad o diversidad biológica se refiere a la variedad en el interior del mundo viviente, y presenta diferentes grados de complejidad (variabilidad genética de poblaciones, multiplicidad de especies, diversidad de ecosistemas y paisajes). Estos niveles, interrelacionados entre sí espacial y funcionalmente, se estudian desde el nivel de genes, especies, comunidades, hasta los ecosistemas y paisajes (IAvH, 2000, en Romero et al., 2004).

> generando una presión cada vez mayor sobre los recursos naturales, principalmente en la zona de piedemonte y en las cuencas de los principales ríos, propiciando cambios significativos en la economía regional, la dinámica poblacional y, por supuesto, en la biodiversidad de la zona (Romero et al., 2004, pp. 16–17).

Este discurso, que se basa en la concepción de la región como una zona biodiversa y en riesgo, se hibridiza con significaciones que presentan la cuenca del Orinoco como una de las últimas "áreas silvestres" o "regiones vírgenes" del planeta (Rivas, Rodríguez & Mittermeier, 2002). Esta visión se inscribe en el discurso mundial de la conservación de regiones megadiversas, y presenta la región como un área en la cual coinciden tanto una alta biodiversidad como amenazas de pérdida.

En la consideración de la Orinoquia —siguiendo a Germán Andrade (2009)— como un área especial desde una visión conservacionista, no siempre se reconoce la larga historia de ocupación y transformación de los ecosistemas, que se refleja en una población humana en algunos sectores más concentrada, pero dispersa y de baja densidad en la mayoría del territorio, aunque cubre toda la región. Tampoco se reconoce que gran parte de esa extensa "naturaleza" está representada por ecosistemas naturales manejados, esto es, sistemas ecológicos que, a pesar de sus cambios, mantienen su composición y estructura en un estado no muy diferente del original, tales como la ganadería criolla y la quema de las sabanas. La quema de las sabanas, uno de los sistemas tradicionales de vida en el llano, tiene como objetivo renovar pasturas y facilitar la caza. Evita la acumulación de biomasa en el suelo y libera nutrientes (Rodríguez, 2009). En promedio, entre 2000 y 2008 se quemaron tres millones de hectáreas durante la temporada seca, lo que equivale a 4 por ciento del total de las quemas de Sudamérica (Tansley et al., 2008, citado en IAvH, 2009, en Rodríguez, 2009).

Este discurso de conservación que busca "alejar" las actividades antrópicas del territorio "natural", y que resalta los atributos naturales y biodiversos de la Orinoquia colombiana, constituye una cierta imagen de conservación romántica sobre el carácter "silvestre" de la zona, en el cual sus paisajes y sus habitantes nativos se ven estetizados y erotizados.

> El paisaje tropical transformado en espectáculo y los mudos especímenes que lo habitan dispuestos para ser expuestos, para ser consumidos. En primer plano se evidencian las complejas conexiones que entrelazan los paisajes y los cuerpos exóticos. Ambos saturados de naturaleza y dispuestos abiertamente para ser transformados. No gratuitamente la literatura de viajes coloniales está llena de metáforas sexuales con las que se describe el encuentro y la conquista, como los paisajes tropicales voluptuosos y accesibles. Su consumo visual, tanto como su posesión y su uso a través de la intrusión, es un rasgo central a su definición social como naturales, inferiores y femeninos. Es un rasgo central de la ambigüedad de su naturaleza salvaje que representa una amenaza y a la vez una promesa. A su naturaleza infantil e inerme, por lo que nunca duda que deben estar bajo tutela y responsabilidad de la mirada civilizadora (Serje, 2005, p. 232).

Mediante el proceso de estetización, el sujeto se abstrae de su contexto particular para ser ubicado en el marco de una nueva significación, valorada según los

cánones de la sensibilidad occidental. Así, la cultura material e inmaterial de estas regiones pasa a ser objeto: "el indio arqueologizado", preservado en nuevos contextos, como el del museo, la colección, la comparación tipológica. Pasa a constituirse en objeto de misterio, de sueños, de encuentros diversos y de perversas utopías. Deviene la región en ser mítico y en paraíso fantasmal (Serje, 2005).

De espacio a lugar intercultural

El discurso que configura la región orinocense como un *lugar intercultural* rivaliza con la visión de la cuenca del Orinoco como espacio vacío sin mayores obstáculos ambientales y culturales que vencer, que es la que sustenta el discurso dominante. En este discurso hegemónico, la región es primordialmente un espacio, convertido en objeto de análisis; es percibida física y empíricamente como forma y proceso plausible de ser medido y cartografiado.[8] El supuesto que subyace en tal orientación es que es necesario romper con las tradiciones, arraigos, conocimientos y valores de las sociedades llamadas "ancestrales", esto debido a que tales particularidades son las que auspician la heteroglosia espacial, vale decir, los múltiples significados del territorio que residen en las vivencias y pensamientos de los pobladores de estos lugares.

A continuación se presentan dos correlatos que ilustran la tensión histórica que aún persiste, hoy actualizada, entre las percepciones que asumen la región como espacio homogéneo, y aquellas que validan la región como un lugar intercultural. Estos dos correlatos se pueden referir de la siguiente manera: *de espacio de promisión a zona de fronteras*; y *de zona de frontera a interacción de culturas*.

De espacio de promisión a zona de frontera. Quizá el discurso con más historia es el que construye la Orinoquia como un *espacio de promisión*. Al respecto, el relato de Joseph Gumilla describe cómo los europeos tratan de poseer *El Dorado* del Orinoco:

> Diego Ordáz, que como dije, fue el primero que recejó y venció las corrientes del Orinoco, había vuelto de España con poderes del señor Emperador Carlos Quinto, para que sólo Ordáz, y no otro, corriese con el descubrimiento del *Dorado*, y de todo el Orinoco (...) pero sonó en Inglaterra el eco del *Orinoco* y del *Dorado*, y luego partió en su busca [sic] monsieur *Ralego*, y entró en dicho río con mano armada año de 1545 para ser testigo de sus pérdidas, y desgracias, y no más. El año siguiente de 1546 otro inglés, llamado Keymisco, envidiando los tesoros, que suponía en manos de Ralego, se armó, navegó, y se asomó a la Guyana: temió, y se retiró sin honra, y sin dinero (Gumilla, 1944, pp. 60–61).

Según el historiador colombiano Héctor Publio Pérez, desde el momento de la llamada conquista, los llanos orientales pasaron a ser una *zona de frontera* auspiciada por el sueño del Dorado:

8 Entre enero de 1850 y febrero de 1859, el territorio de la Nueva Granada fue sometido, por primera vez, a estudio geográfico sistemático. Durante nueve años la Comisión Corográfica, dirigida por el geógrafo militar italiano Agustín Codazzi, visitó la mayor parte de las regiones del país, llevando registro de sus características geográficas y topográficas, así como de sus recursos naturales, sus industrias y sus condiciones sociales (Sánchez, 1999).

> Con la llegada del blanco europeo y su avanzada colonizadora, los llanos se convirtieron en una zona de frontera; abriendo trochas y caminos fueron penetrando en estas tierras sobre todo con el afán de buscar fortuna, de buscar el famoso Dorado o Xerirá (Pérez, 2003, p. 65).

En este contexto de lucha interétnica surgieron y se reprodujeron nociones y concepciones en torno a la naturaleza "salvaje", "primitiva" y "belicosa" de los indios, que justificó socialmente la "guerra justa contra estos": "Todo el mundo sabe que el indio es un indio. Que mata y roba el ganado de los colonos (...) no sabe hacer nada. Son salvajes" (*El Tiempo*, 1973, en Gómez, 2006, p. 17). Cazar indios ("Kuivar",[9] "Guahibiar") fue una práctica común en los llanos, ejecutada por colonos y hacendados que poco a poco fueron estableciéndose en la región, disputándose y reduciéndoles a los indígenas sus espacios de hábitat tradicional y, por supuesto, restringiéndoles el acceso a los recursos de sus territorios (Gómez, 2006).

De zona de frontera a interacción de culturas. Siguiendo a Jane Rausch (2003), la frontera "colombiana" fue una línea en la que la colonización hispánica se encontró con la selva y la sabana, aunque en este caso estos ecosistemas no estaban aislados, *vacíos*, sino poblados y estructurados por comunidades indígenas. Así, la frontera se constituyó en una zona de interpenetración de dos sociedades hasta ese momento completamente distintas. Con el correr de los siglos, la dinámica de interacción entre culturas y gentes en estas zonas produjo identidades regionales.

En las últimas décadas, la localización de los grupos indígenas se ha modificado a causa de los cambios en los patrones de asentamiento, las dinámicas de migración y presión poblacional, el desplazamiento, y debido a la intervención de grupos armados fuera de la ley. La siembra de cultivos de uso ilícito y la delimitación de los resguardos donde muchos de los antiguos grupos nómadas se han establecido también han desempeñado un papel. Actualmente, la población amerindia de la baja llanura está organizada en pequeños núcleos pertenecientes a los pueblos Hitnu (Macaguán), Betoye, Kuiba (Wamone), Sikuani (Guahibo) y Sáliba, además de aquellos que se concentran en el resguardo de Caño Mochuelo. En los contrafuertes de la cordillera Oriental habitan los U'wa, mientras al sur del río Meta, en la alta llanura, los indígenas Sikuani y Piapoco se asientan en comunidades de horticultores y cazadores. En inmediaciones de los ríos Guaviare e Inírida se localizan los grupos Puinave, Piaroa y Kurripako (Sánchez, s/f).

9 Enrique Sánchez (2009) recuerda parte de la experiencia de violencia étnica que tuvieron que afrontar estos grupos en las últimas décadas del siglo anterior: "Los grupos Kuiva fueron grupos víctima de masacres en Arauca en los años sesenta. Para matarlos envenenaban la sal que consumían, ya que competían con el ganado por la sal; es el caso de la Hacienda de la Arenosa, de unos hacendados de origen español. Otro caso fue el que sucedió en La Rubiela en donde los asesinaron a garrote porque no valía la pena gastarse un tiro" (p. 7). En la masacre de La Rubiela, en donde fueron asesinadas diecisiete personas, dos indígenas sobrevivieron y por ellos se supo de la muerte de sus parientes. Cuando las autoridades de Colombia y Venezuela iniciaron la investigación, todos los procesados confesaron espontánea y naturalmente su participación en los hechos, con lujo de detalles, pero con la afirmación categórica de que "no sabían que matar indios fuera malo" (Gómez, 2006, p. 13).

cuadro 1 | Grupos indígenas, población y número de resguardos en departamentos articulados territorialmente a la cuenca del Orinoco colombiano

departamentos	grupos indígenas	población		resguardos[a]	
Arauca	Betoye, Chiricoa, Hitnu, Kuiba, Piapoco, Sikuani, U´wa	3.279	(2,2%)	26	(3,7%)
Boyacá	U´wa, Muisca	5.859	(0,5%)	1	(0,1%)
Casanare	Amorúa, Kuiba, Masiguare, Sáliba, Sikuani, Tsiripu, Yaruros, U´wa	4.102	(1,5%)	10	(1,4%)
Cundinamarca	Muisca	7.401	(0,3%)		
Meta	Achagua, Guayabero, Nasa, Piapoco, Sikuani	8.988	(1,3%)	20	(2,8%)
Vichada	Kurripako, Piapoco, Piaroa, Puinave, Sáliba, Sikuani, Amorúa	17.663[b]	(44,3%)	32	(4,5%)

fuente Elaboración propia, basada en el Censo de 2005, del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) y en DANE, 2007.

notas [a] En la actualidad existen 710 resguardos titulados ubicados en 27 departamentos y en 228 municipios del país, que ocupan una extensión de aproximadamente 34 millones de hectáreas, el 29,8 por ciento del territorio nacional. Estas cifras evidencian un incremento significativo del 127 por ciento en el número de resguardos y del 7 por ciento en el territorio por ellos ocupados, con respecto al censo de 1993 (DANE, 2007). [b] Según la Secretaría de Asuntos Indígenas de Vichada, la población indígena del departamento es de 32.988 (Plan de Desarrollo del Departamento del Vichada 2008–2011).

Uno de los grupos indígenas más representativos de la región es en la actualidad el de los Guahibo, que se llaman a sí mismos Guayapropiwiwui, gente de la sabana, y que organizan las actividades de subsistencia en los conucos de acuerdo con los regímenes de lluvia y sequía (Romero et al., 2005). Sin embargo, esto parece estar cambiando en algunas zonas. Sánchez (2009) presenta el caso en que el trabajo tradicional se hibridiza, muta hacia otro tipo de práctica, la que es introducida por nuevos actores de la región: las petroleras. Según ese autor, los grupos indígenas de la región se encuentran hoy en peligro de extinción.

> Ahora la población indígena está muy diezmada, pobre y con una participación fracturada. Hay un fenómeno que merece capítulo aparte, es el tema de los indígenas de Orocué; los Sáliba, estos son de familia Arawak. Estos Sáliba, a diferencia de los otros, eran agricultores, sedentarios, de conucos estables, y fueron los que más rápidamente se incorporaron; fue a los primeros que les llega el petróleo. Ese impacto del petróleo fue muy grande, a pesar de que la compañía que llegó ahí, fue una compañía francesa. El problema de las petroleras es que son muy asistencialistas y no contemplan las estructuras culturales y las civilizaciones, entonces siempre generaron problemas muy grandes de deterioro de esta sociedad (Sánchez, 2009, p. 8).

La Oficina de Asuntos Indígenas de Vichada coincide con Sánchez al afirmar que algunas comunidades indígenas de la región presentan altos grados de vulnerabilidad y riesgo de extinción; es el caso de la etnia Amoruas, que está ubicada en

Puerto Carreño (Vichada). A inicios del presente siglo, este grupo contaba con una población de 1.200 indígenas; hoy su población es de 300 personas. Tal situación se describe en el actual Plan de Desarrollo de Vichada de la siguiente manera:

> En los últimos años, los territorios indígenas del país han venido siendo afectados por la violencia generalizada; ante esta situación, la mayoría de organizaciones indígenas y sus comunidades han tomado la decisión de resistir en los territorios, pero ante la profundización del conflicto, en los últimos cuatro años se viene produciendo éxodo y desplazamiento, en tanto que las comunidades que no se desplazan sufren el problema de bloqueo, el debilitamiento organizativo, la descomposición cultural y la profundización de la pobreza. (...) [En el caso del pueblo Amorúa], la colonización y la explotación de grandes hatos ganaderos y actualmente la instalación de megaproyectos agroindustriales los ha afectado significativamente, porque los ha aislado, pues a pesar de su carácter seminómada, habían iniciado un proceso de sedentarización (Gobernación del Vichada, 2008, pp. 41–42).

Corroborando lo anterior, la Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia, Auto 004, de 2009, declara que la situación de los individuos, familias y comunidades indígenas desplazados forzosamente es grave por una multiplicidad de factores distintos: i) problemas de alimentación: ii) ruptura de pautas culturales y falta de acceso a los alimentos que tradicionalmente consumen, lo que desemboca en situaciones de hambre; iii) ayuda humanitaria de emergencia usualmente inadecuada y que no responde a las especificidades culturales de los pueblos desplazados; iv) bloqueo del acceso a las formas tradicionales de medicina; v) individuos y comunidades indígenas en situación de desplazamiento por falta de capacidades y competencias culturales para afrontar la vida urbana, en condiciones extremas de miseria y desprotección y expuestos a riesgos de todo tipo: ser víctimas de violencia sexual, caer en redes de comercios ilícitos, verse obligados a la mendicidad, explotación y discriminación (por intolerancia, racismo e ignorancia de los pobladores en los lugares de recepción); el conflicto armado está presente en los lugares de llegada, o los persigue hasta allí, generando nuevos riesgos para su integridad individual y colectiva, y la inseguridad en los lugares de recepción a su vez fuerza a retornos involuntarios y sin seguridad, o a re-desplazamientos (Corte Constitucional de Colombia, 2009).

La siguiente es la caracterización de las comunidades indígenas que hizo la Dirección de Etnias, al priorizarlas en el Plan Integral de Apoyo a Comunidades Indígenas en Alto Grado de Vulnerabilidad y Riesgo de Desaparición, aprobado el 13 de junio de 2006:

a) Casanare: Etnias Wipiwi, Tshiripo, Yamaleros, Yaruros, Amorúa, Maiben. Comunidades de Hato Mochuelo, Hato Corozal – municipio de Paz de Ariporo; 845 personas. Presentan altos índices de morbimortalidad, disminución progresiva de la población; ocho pueblos indígenas conviven en un solo resguardo, lo que genera conflictos por territorio, acceso alimentario y servicios. Etnia Sáliba: ocho comunidades en Orocué, 520 personas: riesgo de desaparición por disminución progresiva de la población y "seminomadismo sin alternativas integrales de sedentarización".

b) Meta: Etnias Sikuani y Piapoco en Puerto Gaitán – riesgo de desplazamiento; cinco comunidades: El Tigre. Etnia Piapoco en Mapiripán: confinamiento, desplazamiento: Caño Ovejas. Etnia Achagua en Puerto Gaitán y Mapiripán – riesgo de desaparición, desplazamiento, confinamiento: Caño Ovejas. Etnia Guayabero en La Macarena y Puerto Concordia – cinco comunidades: Caño Ceiba, Caño Mina; riesgo de desplazamiento, confinamiento. Todos los grupos del Meta: disminución progresiva de la población, altos índices de morbimortalidad, afectación de la integridad étnica por conflicto armado, inexistencia de presencia institucional, no tienen condiciones para la sedentarización.
c) Arauca: Etnias Sikuani, Macaguán, Kuiva, Betoye, Hitnu, Chiricoa; 18 comunidades: Río Viejo, Playeros-Cájaros, Bayoneros, El Vigía, Cravo, Cusay-La Colorada, Cibariza, Los Iguanitos, Alto Cabalalia, La Cabaña, San José del Cangrejo, Graneros, Julieros y Velasqueros, Macarieros, Barreros, Puyeros, Roqueros, El Dorado, Caño Claro, Cuiloto, La Esperanza; 1.906 personas. Riesgo de desaparición, desplazados, confinamiento: progresiva disminución de la población, cultivos de uso ilícito en sus territorios, débil presencia institucional, territorios minados, disputas territoriales, conflictos con colonos, megaproyectos (hidrocarburos).

Hoy los grupos indígenas esperan ser tratados dignamente, que se les respeten sus costumbres, tradiciones y formas de vida. Pero mientras ello ocurre, el futuro de la Orinoquia es incierto para estos pobladores llamados "originarios", condenados no a vivir, sino a sobrevivir en una región de la cual en algún tiempo fueron "dueños" y donde con el pasar del tiempo, y sin darse cuenta, se convirtieron en mendigos y extraños en su propia tierra (Galindo, 2009).

Entre los actores sociales con tradición en la región están también los llamados *llaneros criollos* o, como se autodenominan, *llaneros originarios*, provenientes del mestizaje entre los primeros colonizadores y los indígenas nativos. Su estructura económica, social y cultural está representada por el trabajo en el hato. Este, que constituye la forma de organización productiva, social y cultural del llano, es tributario de las reducciones, pacificaciones y poblados a los que fueron sometidos los pueblos indígenas en momentos de la primera gran colonización. Se desarrolla por medio de fundos y requiere del trabajo en el campo con el ganado, la vaquería. El hato, como estructura de producción y modelo de vida, ha generado formas particulares de organización social a partir de las cuales se establecieron jerarquías y oficios, que hasta la actualidad han organizado gran parte de la vida de los pobladores rurales. En los hatos tradicionales se hacen dos trabajos de llano al año —a la llegada y al final de las lluvias (Sánchez, s/f)— y con ello se ha desarrollado un sistema de conocimiento que integra relaciones económicas y culturales con el funcionamiento cambiante de los ecosistemas de la región. Al respecto, Romero y Romero (2005) comentan:

> La ganadería tradicional tiene como característica central, su proceso de adaptación histórico a nichos ecológicos de la sabana, matas de monte y sabanas, de tal forma

> que el ganado permanece en la sabana en invierno cuando ya ha crecido el pasto y en las matas de monte en verano (p. 18).

Más recientemente, a raíz de la violencia vivida en el país a mediados del siglo pasado y como solución a conflictos de tenencia de tierra en la zona andina, muchos campesinos del interior se asentaron en el piedemonte de la cordillera Oriental. A estos migrantes de mitad de siglo se les conoce como *nuevos llaneros*. En las últimas décadas, a raíz de la "fiebre del petróleo" o de las "fiebres verdes" y los desplazamientos forzados, muchos campesinos de distintos lugares del país han migrado con sus familias a la región, ocupando algunas zonas de piedemonte y de sabana, y con ellos se empieza a gestar una nueva cultura, la de los *llaneros nuevos*.

En las vegas de los ríos emerge otro actor social tradicional de la región, el *veguero.* En esas angostas franjas en las orillas inundables conviven el veguero estacional y el permanente, nativos cuya principal actividad es la pesca y la agricultura tradicional. En las partes altas, mejor drenadas, plantan cultivos permanentes (yuca, plátano); y en las vegas bajas, de mayor fertilidad, siembran cultivos de ciclo corto (maíz, tubérculos) (Forero et al., 1997). Según Silva (2009), presidente de la Asociación de Algodoneros y Agricultores del Vichada (Asalvi[10]):

> Las vegas se caracterizan por estar en zonas de terrenos baldíos de propiedad de la nación, ubicadas sobre las márgenes de los ríos Meta y Orinoco, en las cuales los vegueros establecen cultivos de pan-coger como patilla, melón, plátano, yuca, fríjol, ahuyama, entre otros que surten el mercado local y departamental (p. 6).

Los cultivos en las vegas, las pequeñas huertas de los fundos, la pequeña ganadería en sabanas comunales y los conucos de las comunidades indígenas y campesinas, concentran formas de producción tradicional agrícola de la altillanura y la llanura húmeda. Estas formas de economía tradicional implican conocimientos y comprensiones sobre el medio natural que pautan, de manera sostenible, la vida social y cultural.

Veamos el relato que construyen Romero y Romero (2005) para ilustrar esta imagen de la región como lugar intercultural:

> Adoptando la noción del lugar donde *se mezclan las culturas*, es posible que la Orinoquia colombiana sea la región en donde se forme y desarrolle el nuevo tipo de hombre colombiano, no con una cultura e ideología andinas, sino como elemento de una sociedad cuyo hábitat es la sabana y la selva y en donde a partir de la población del Tolima, Valle, Huila, Boyacá y la población nativa, tenga lugar una amalgama étnica y cultural, o sea un hombre nuevo, una sociedad nueva (p. 22).

Este discurso que construye la Orinoquia como lugar intercultural evidencia cierta sedimentación de conflictos y vivencias, que se expresan en formas distintas de apropiar el territorio, esto es, de convertir el espacio social en *lugar*. Las imágenes que aparecen como correlatos de este discurso no hegemónico albergan rasgos

10 Asalvi está conformado por un grupo de pequeños agricultores que, considerando sus necesidades económicas, decidió agrupar familias de agricultores por tradición en una asociación sin ánimo de lucro. Estas familias han venido cultivando en las vegas de los ríos Meta y Orinoco por espacio de más de cuarenta años. En la actualidad, la asociación cuenta con 168 afiliados; este año hay 100 familias de estrato 1 que cultivan algodón y maíz (Silva, 2009).

de una cultura ya no agenciada sobre la "pureza de sangre", sino construida a partir de la mezcla, de la exaltación del mestizo.[11] Tal auspicio contiene el riesgo de la negación cultural-ontológica inscrita en la invitación forzosa a evolucionar en una tercera categoría: ni indios, ni blancos, sino mestizos (De la Cadena, 2005). Siguiendo, de manera libre, a la autora, mantener una heteroglosia de los mestizos en la Orinoquia colombiana lleva a reivindicar la "doble conciencia", esto es, el rechazo a la simple semejanza y la activa apropiación de los dispositivos que conectan, por ejemplo, la indigenidad con la no indigenidad, que vuelve su separación inútil o un mero ejercicio de retórica dominante y de la creación de políticas.

En igual sentido, Santos (2010) plantea que en el contexto de América Latina el mestizaje es producto del colonialismo y de las políticas indigenistas. Aun cuando se reconoció la identidad cultural indígena, la ideología del progreso fue siempre identificada con aculturación eurocéntrica y con "blanqueamiento". La hibridación empírica (mezcla de sangres) fue casi siempre negada en cuanto hibridación conceptual, debido la identificación tendencial del mestizo-blanco con los blancos. En estos tiempos, la lucha indígena por la plurinacionalidad no deja de ser hostil a la idea de mestizaje. "Lo que yo pienso en cambio es que este estado de transición debe volverse históricamente, no en función del mestizo como amalgama, sino del mestizo, pero en su expresión social más oprimida, que es la del mestizo-indio" (Salazar, 2008, en Santos, 2010, p. 123).

A modo de apertura

Hasta aquí se han descrito los principales rasgos de tres tipos de discursos que luchan en la actualidad por constituir el presente y futuro de la Orinoquia colombiana: i) zona con territorios inmensos y vacíos (visión hegemónica); ii) área para la conservación; y iii) lugar intercultural. Se ha privilegiado una tesis central, y es que estos discursos contemporáneos sobre y desde la Orinoquia colombiana contienen herencias moderno-coloniales.

En el presente, la región orinocense se encuentra en el centro del debate gubernamental, privado, comunitario y académico. Son dos los interrogantes que guían tal discusión nacional: ¿Cómo orientar el proceso de transformación económica, social, cultural y ecológica sin precedentes que vive la región? ¿Qué tipo de acuerdos sociales podrían asegurar que las transformaciones actuales y venideras no pongan en riesgo su valor ecosistémico y cultural? Son preguntas que, sin lugar a dudas, implican procesos de de-construcción de los arraigos de la colonialidad y procesos de re-construcción de las vivencias, conocimientos y subjetividades negadas por estas condiciones de dominio, esto en aras de constituir potencias colectivas anidadas en la pluralidad epistémica y cultural (Santos, 2010).

Uno de los principales retos es el de agenciar dispositivos de relación plural que permitan transformar las condiciones de dominio que fomentan la injusticia,

11 Algunos significados del término "mestizo" se han convertido en obvios, invisibilizando otras formas de comprensión. La versión empírica —la observación científica de la mezcla de los cuerpos, cultura, raza; mezcla de dos (a veces más) identidades raciales previamente puras— contiene un supuesto implícito: la latente pureza (De la Cadena, 2005).

la segregación y la destrucción de ecosistemas. Dispositivos donde los múltiples discursos tengan "cabida" real desde la diferencia; en especial, aquellos construidos desde modelos de conocimiento que aparecen, a la luz del modelo epistémico moderno-hegemónico, marginados o invisibilizados, por habérseles considerado "míticos", "orgánicos", "supersticiosos" y "pre-racionales" (Castro-Gómez, 2007). El privilegio de formas de conocimiento excluyente y normativo no solo es un obstáculo epistémico para la pluralidad de lo político, sino que, a su vez, legitima la instauración de "consensos" sobre lo social con grados crecientes de injusticia, desigualdad e indiferencia (Wallerstein, 2001).

Quizá una pista para hacer realidad estos dispositivos de relación plural sea reconocer de manera franca a los actores locales tradicionales, que en desiguales condiciones de poder y de saber luchan por construir la Orinoquia colombiana. Los sistemas productivos tradicionales ejemplifican formas sustentables de concebir la economía de los pueblos; los ciclos de las aguas son muy bien comprendidos y manejados por los vegueros productores del Orinoco; las relaciones entre fauna, pesca, morichales, matas de monte y pastizales de sabana son entendidas por el llanero criollo; y la organización, el clima y la rotación de cultivos, por los indígenas. Teniendo presente que no se trata ni de idealizar ni de esencializar los conocimientos tradicionales, lo que sí se busca es restituir subjetividades, prácticas y saberes enmarcados dentro de procesos de generación de vida social en condiciones de justicia y de sostenibilidad tanto ecosistémica como generacional. En este proceso, el Estado en sus diferentes niveles ha de asumir su responsabilidad constitucional, la de ser el garante fundamental y el "guardián" del bien común, para que sea este un principio rector del proceso —no un principio de papel, sino un principio real—, que coadyuve a forjar una Orinoquia justa y sustentable en el tiempo.

Y es que forjar la Orinoquia desde las diferentes formas de vida, conocimientos y dominios que hacen presencia allí, es reconocer esta región como un *lugar intercultural*, donde lo cultural se convierte en política. La cultura es política, porque los significados son elementos constitutivos de procesos que, implícita o explícitamente, buscan dar nuevas definiciones de poder social. Es decir, cuando los actores sociales despliegan conceptos alternativos de naturaleza, territorio, raza, economía, desarrollo, democracia o ciudadanía, los cuales desestabilizan significados culturales dominantes, ponen en marcha una política cultural (Escobar, 2001).

Por último, cuestionar y transformar las condiciones de colonialidad presentes en la región es hoy un proceso central para agenciar desde la igualdad y la diferencia la cuenca del Orinoco. Quizá una forma para ir "desactivando" tales dominios tiene que ver con hacer cotidianas, en la vida de las gentes interesadas en la región, relaciones cada vez más marcadas por la pluralidad epistémica y la justicia cognitiva. Justicia cognitiva, que lleve a reensamblar lo social desde lo solidario y desde el bien colectivo. Procesos que pueden estar hoy resonando en las experiencias de vida de algunos de los pobladores de la región; en las palabras de los abuelos narradores de historia tradicional que se reúnen en el Casanare y en el Meta; en los

consejos de los Capitanes y Taitas de los resguardos del Vichada; en la cotidianidad de los vegueros del caño Chorrosco, así como en la vivencia y expectativa de vida de otros, de otros muchos más, que con sus prácticas están día a día contribuyendo a hacer realidad ese sueño que comparten muchos: el de ayudar a construir colectivamente una región que sea sustentable, no solo ambiental y económicamente, sino también social y culturalmente. ©EURE

Referencias bibliográficas

Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), Colombia (2009). Documento explicativo del proyecto "Desarrollo de crudos pesados en la cuenca de los Llanos Orientales-Área Oriental, Santa Rosalía, Vichada, Colombia" [Documento interno de trabajo, sin publicar].

Andrade, G. (2009). *La mejor Orinoquia que podemos construir* [Documento interno]. Bogotá: Universidad de los Andes.

Bury, J. (1971). *La idea del progreso.* Madrid: Alianza Editorial.

Castro-Gómez, S. (2005). *La hybris del punto cero*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Castro-Gómez, S. (2007). Decolonizar la universidad. La hybris del punto cero y el diálogo de saberes. En S. Castro-Gómez & R. Grosfoguel (Eds.), *El giro decolonial: Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana/Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos (Iesco), Universidad Central/Siglo del Hombre Editores. En http://www.lapetus.uchile.cl/lapetus/archivos/1307460584CastroGomezSantiago-ElGiroDecolonial.pdf

Comisión Corográfica (1959). *Jeografía física i política de las provincias de la Nueva Granada*. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República.

Comte, A. (1984). *Curso de filosofía positiva (Lecciones 1 y 2); Discurso sobre el espíritu positivo*. Barcelona: Orbis.

Corte Constitucional de Colombia (2009). Auto 004-09, Bogotá: Autor.

De la Cadena, M. (2005). ¿Son los mestizos híbridos? Las políticas conceptuales de las identidades andinas. *Universitas Humanística*, *61*, 51–85 (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana).

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). (2007). *Colombia, una nación multicultural. Su diversidad étnica*. Bogotá: DANE, Dirección de Censos y Demografía.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010. Estado comunitario: desarrollo para todos*. Tomo II. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

Dussel, E. (1995). *The invention of the Americas. Eclipse of "the Other" and the myth of modernity*. Nueva York: Continuum Publishing.

Dussel, E. (2007). *Política de la liberación. Historia mundial y crítica*. Madrid: Editorial Trotta.

El Tiempo (1973). La alternativa del Cuiva: matar como tigre, morir como perro. *El Tiempo*, Lecturas Dominicales, 5 de agosto, 1–2.

Escobar, A. (1998). *La invención del tercer mundo: construcción y deconstrucción del desarrollo*. Bogotá: Norma.

Escobar, A. (2000). El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo?

En E. Lander (Comp.), *La colonialidad del saber, eurocentrismo y ciencias sociales*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso)/Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco).

Escobar, A. (2003). Mundos y conocimientos de otro modo. *Tabla Rasa*, *1* (Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca).

Escobar, A., Álvarez, S. & Dagnino, E. (Comp). (2001). *Política cultural y cultura política*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia/Taurus.

Forero, J., Cifuente, E., Murgueitio, E., Durana, C., Barriga, M., Gómez, M. H. (...), Molina, E. (1997). Interacciones ecosistémicas y socioeconómicas de los sistemas de producción en la Orinoquia. En J. Forero & C. Durana, *Sabanas, vegas y palmares. Reflexiones sobre el uso del agua en la Orinoquia* (pp. 261–298). Bogotá: Universidad Javeriana, Instituto Mayor Campesino.

Foucault, M. (2002). *El orden del discurso*. Barcelona: Fábula Tusquets Editores.

Galindo, Y. (2009). El futuro incierto de la Orinoquia. Ponencia presentada en el Foro *La mejor Orinoquia que podemos construir*, organizado por la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia), la Universidad de los Andes, la Friedrich Ebert Stiftung en Colombia (Fescol), el Foro Nacional Ambiental, la Gobernación de Vichada y la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios; y realizado en Puerto Carreño, el 27 de noviembre de 2009.

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

Giovanelli, F. (2009). *Entrevista al Grupo Empresarial Manuelita, en el marco del proyecto "La mejor Orinoquia que podemos construir"*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Gobernación de Vichada (2008). *Plan de Desarrollo del Departamento de Vichada 2008-2011, Vichada el verdadero cambio... marca la diferencia*. Puerto Carreño, Colombia: Gobernación del Vichada.

Gómez, J. (2006). Cuiviadas y Guajibiadas. El avance de la colonización ganadera y la guerra de exterminio contra los grupos indígenas cazadores-recolectores de los Llanos Orientales – Siglos XIX y XX. *Caribabare. Revista del Centro de Historia de Casanare*, *16*(16), 11–30 (Casanare: Centro de Historia del Casanare).

Gumilla, J. (1944). *El Orinoco ilustrado. Historia natural, civil y geográfica de este gran río*. Bogotá: Editorial ABC.

Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt (IAvH). (2009). *Informe sobre el estado de la biodiversidad en Colombia 2007–2008. Piedemonte orinocense, sabanas y bosques asociados al norte del río Guaviare*. Bogotá: Autor.

Lander, E. (2000). Ciencias sociales: saberes coloniales y eurocéntrico. En E. Lander (Coord.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso).

López Montaño, C. (2008). Carimagua, un modelo desplazador. *El Tiempo* (Bogotá), sección Nación, 18 de julio de 2008.

Maldonado-Torres, N. (2007). Sobre la colonialidad del ser: contribuciones al desarrollo de un concepto. En S. Castro-Gómez & R. Grosfoguel (Eds.), *El giro decolonial: Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeria-

na/Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos (Iesco), Universidad Central/Siglo del Hombre Editores. En http://www.lapetus.uchile.cl/lapetus/archivos/1307460584CastroGomezSantiago-ElGiroDecolonial.pdf

Mignolo, W. (2003). Os esplendores e as misérias da 'ciência': colonialidade, geopolítica do conhecimento e pluri-versalidade epistémica. En B. de Souza Santos (Ed.), *Conhecimiento prudente para uma vida decente: um discurso sobre as 'ciências' revistado*. Lisboa: Edições Afrontamento.

Pérez, H. (2003). *Caminos reales de Casanare*. Yopal: Gobernación del Casanare.

Quijano, A. (2001). Colonialidad del poder. Cultura y conocimiento en América Latina. En W. Mignolo (Comp.), *Capitalismo y geopolítica del conocimiento*. Buenos Aires: Ediciones del Signo/Duke University.

Rausch, J. (2003). La mirada desde la periferia: desarrollos en la historia de la frontera colombiana, desde 1970 hasta el presente. *Fronteras de la Historia*, *8*, 251–260 (Bogotá: Ministerio de Cultura). En http://redalyc.uaemex.mx/pdf/833/83308009.pdf

Rivas, J., Rodríguez, J. V. & Mittermeier, C. G. (2002. Los llanos. En P. Robles Gil (Ed.), *Aéreas silvestres: Las últimas regiones vírgenes del mundo* (pp. 264–273). México: Cemex, Conservación Internacional.

Rodríguez, M. (Dir.). (2009). *La mejor Orinoquia que podemos construir. Elementos para la sostenibilidad ambiental del desarrollo*. Bogotá: Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia)/Universidad de los Andes, Facultad de Administración/Foro Nacional Ambiental/Friedrich Ebert Stiftung en Colombia (Fescol). En http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/07217.pdf

Romero, M. E. & Romero, C. (2005). *Desde el Orinoco hacia el siglo XXI: El hombre, la fauna y su medio*. Bogotá: Fondo FEN (Financiera Energética Nacional).

Romero, M., Galindo, G., Otero, J., Armenteras, D. (2004). *Ecosistemas de la cuenca del Orinoco colombiano*. Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.

Rostow, W. W. (1960). *The stages of economic growth*. Cambridge, MA: Cambridge University Press.

Salazar, C. (2008). Presentación. En B. de Souza Santos, *Conocer desde el Sur.* La Paz: Clacso-Cides-Plural.

Sánchez, E. (2009). *Entrevista realizada en el marco del proyecto "La mejor Orinoquia que podemos construir"*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Sánchez, L. F. (s/f). *Caracterización de los grupos humanos rurales de la cuenca Hidrográfica del Orinoco en Colombia, Diagnóstico del estado actual del conocer, conservar y utilizar, Plan de Acción Regional para la Orinoquia*. Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.

Santos, B. de Souza (2010). *Refundación del Estado en América Latina*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores/Universidad de los Andes/Siglo XXI Editores.

Serje, M. (2005). *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes (Uniandes), Centro de Estudios Socioculturales e Internacionales (CESO).

Silva, A. (2009). Asociación de Algodoneros y Agricultores del Vichada (Asalvi). Ponencia presentada en el Foro *La mejor Orinoquia que podemos construir*, organizado por la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia (Corporinoquia), la Universidad de los Andes, la Frie-

drich Ebert Stiftung en Colombia (Fescol), el Foro Nacional Ambiental, la Gobernación de Vichada y la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios; y realizado en Puerto Carreño, el 27 de noviembre de 2009.

Uribe Vélez, Á. (2003). Discurso Consejo Comunal de Gobierno n.° 49, Sectorial – Alcaldes y gobernadores salientes y entrantes de la Orinoquia. Bogotá. En http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/discursos/discursos2003/diciembre/cc_bogota.htm

Van Dijk, T. (2000). *El discurso como estructura y proceso*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Viloria de la Hoz, J. (2009). *Geografía económica de la Orinoquia*. Serie Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional, n.° 133. Cartagena: Banco de la República, Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER). En http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-113.pdf

Wallerstein, I. (1984). *El moderno sistema mundial*. México: Siglo XXI.

Wallerstein, I. (2001). El eurocentrismo y sus avatares: los dilemas de la ciencia social. En W. Mignolo (Ed.), *Capitalismo y geopolítica del conocimiento. El eurocentrismo y la filosofía de la liberación en el debate intelectual contemporáneo*. Buenos Aires: Ediciones del Signo.

Brote del virus ISA: crisis ambiental y capacidad de la institucionalidad ambiental para manejar el conflicto

Beatriz Bustos. **Universidad de Chile, Santiago, Chile.**

RESUMEN | La industria salmonera chilena vivió recientemente una crisis de magnitud a partir de la aparición del virus ISA. El artículo examina esta situación, concentrándose en el papel que desempeña la ciencia en las soluciones políticas propuestas, como caso para discutir la capacidad de los mecanismos de gobernanza ambiental neoliberal para solucionar crisis ambientales y económicas. La pregunta que guía el trabajo es: ¿cuál fue el rol de la ciencia en la política ambiental para la industria? El argumento promovido es que la crisis representa un momento de reestructuración de la relación sociedad-naturaleza, en el cual se redefinieron mecanismos de propiedad, control y acceso a recursos naturales, pero en el que, pese al discurso neoliberal de confianza en los expertos y la ciencia como elementos de toma de decisiones, la información científica tuvo escasa relevancia.

PALABRAS CLAVE | Economía regional, gestión ambiental, transformación socioterritorial

ABSTRACT | *The Chilean salmon industry recently experienced a crisis due to an outbreak of the ISA virus. The article examines the crisis focusing on the role of science in the policy solutions proposed, to discuss the real capacity of neoliberal environmental governance mechanisms to solve environmental and economic crisis. The question guiding this research is, which was the role of science in environmental policy created for the salmon industry? The argument is that the crisis represents a reestructuring of the relationship between society and nature through the redefinition of property rights, control and access to natural resources, but in which, in spite of a neoliberal discourse of trust in experts and science as elements of decision making, scientific information had little relevance.*

KEY WORDS | *Regional economy, environmental management, socio-territorial transformations.*

Recibido el 14 de diciembre 2010, aprobado el 1 agosto de 2011

E-mail: bibustos@uchilefau.cl

ISSN IMPRESO 0250-7161 | **ISSN DIGITAL** 0717-6236

Introducción

La industria del salmón representaba hasta hace muy poco el rostro del nuevo Chile: empresarial, relacionado con el mundo moderno, con exportaciones millonarias y que en poco años llegó a competir de igual a igual con grandes potencias mundiales, pero de alguna manera manteniendo el patrón de dependencia de recursos naturales para su éxito, como ha sido tradición en el modelo económico chileno (Salazar, 2003; Meller, 1996; Sunkel, 1996; Prebisch, 1971; Elizalde, 1958).

Durante el inicio y periodo de desarrollo de la industria salmonera exportadora en Chile (años setenta), el Estado llevó a cabo una reforma profunda de su modelo económico hacia la economía de mercado, promoviendo (de manera forzada) la conversión productiva de las regiones hacia aquellos sectores que aprovecharan sus ventajas comparativas, e incentivando de modo claro el desarrollo tecnológico que acelerase procesos productivos basados en recursos naturales. Este artículo explora la tensión entre una estrategia de desarrollo basada en el uso de la naturaleza mediante la ciencia y una sociedad que, siendo altamente dependiente de la naturaleza, no elaboró los mecanismos de protección adecuados. Para ello, examino la crisis que enfrentó el sector salmonero a partir de la aparición del virus ISA en 2007 y reviso los últimos cuarenta años de historia de la industria (1970–2008) que derivaron en dicha crisis. El virus trajo consigo la muerte masiva de peces, el cierre de operaciones y una agitación pública que permanece hasta nuestros días, transformándose en paradigma de la tensión no resuelta en Chile entre desarrollo basado en recursos naturales, y una institucionalidad pública y ambiental desarticulada de los procesos de producción científica que le debiesen dar sustento. La pregunta que guía este trabajo es: ¿cuál fue el rol de la ciencia en la política ambiental para la industria?

En ese sentido, intento poner en diálogo tres líneas de trabajo dentro de la geografía: la geografía económica, con su trabajo sobre producción de conocimiento (Birch, 2008; Bode, 2009; Crevoisier & Jeannerat, 2009; Galliere, 2009); la ecología política, con su trabajo sobre gobernanza ambiental en contextos neoliberales (McCarthy, 2004; McCarthy & Prudham, 2004; Heynen & Robbins, 2005; Higgins, Dibden & Cocklin, 2008; Perreault & Martin, 2005); y la geografía del desarrollo, con su trabajo sobre territorio y desarrollo (Peet & Watts, 1993; Peet & Hartwick, 1999; Bebbington, 2000, 2007, 2009). Lo que me interesa de estas vertientes es interpelar a la literatura de la geografía económica que examina el conocimiento como *commodity* (forzándonos a entender sus procesos de producción, consumo y distribución), ya que se ha concentrado excesivamente en economías industriales o basadas en el conocimiento, y combinarla con los análisis de la geografía del desarrollo sobre economías basadas en explotación de recursos naturales en contextos neoliberales,[1] que estudian la capacidad futura de dichos recursos en

1 En este artículo se entiende por neoliberalismo la definición dada por Harvey (2005, p. 2): "Teoría de prácticas económico-políticas que propone que el bienestar humano puede ser obtenido por medio de promover la libertad de emprendimiento dentro de un marco institucional caracterizado por fuertes derechos de propiedad privada". Este proceso, iniciado en la década de los setenta, implica también prácticas sobre la naturaleza, tales como privatización, marketización, desregulación y re-regulación, marketización del Estado, e incorporación de la sociedad civil en tareas propias del Estado. Es, en definitiva, una renegociación de los límites entre el mercado, el Estado y la sociedad civil con respecto de cambios profundos en los mecanismos y supuestos que definen la relación sociedad-naturaleza y el control, acceso y uso de la realidad biofísica.

cuanto a continuar su contribución al proyecto de desarrollo, como es el caso de Chile. Es en países como Chile donde es posible identificar una tensión entre los ciclos económicos y expansivos del capital —que apoyan la estrategia de desarrollo nacional— y la capacidad de la naturaleza de sostenerlos de modo prolongado, que discursivamente la producción de conocimiento se constituye en una vía de salida a la excesiva dependencia de los recursos naturales. Es por ello que apelo también a la literatura geográfica sobre gobernabilidad ambiental, revisando el rol de actores, instituciones y resultados, cuestionando decididamente la capacidad de los expertos de participar en la toma de decisiones sobre la naturaleza.

Para el análisis de este caso, estoy siguiendo el trabajo de geógrafos como Bridge (2000), que argumenta que la naturaleza puede entrar en los procesos de producción de dos maneras: como proveedor de recursos, y como sitio para la disposición de los residuos. En ambos momentos, el conocimiento científico ha intervenido en la definición de recursos naturales como *commodities*, así como en la definición de mecanismos de disposición adecuados, constituyendo entonces un elemento clave para la legitimidad de las decisiones políticas sobre el ambiente. En este sentido, es interesante identificar los momentos en los cuales ciencia y política se encuentran —o no— para definir la "comodificación" de un territorio. Mi argumento es que si bien todas las economías se basan en la naturaleza para su desarrollo, la persistencia de Chile en la explotación de materias primas con fines de acumulación tiene un papel principal en el tipo de conocimiento científico generado, las políticas ambientales desarrolladas y el paisaje natural que tenemos hoy.

La información fue recopilada durante una investigación doctoral realizada entre 2008 y 2009. En términos metodológicos, se trabajó bajo el modelo de estudio de caso (Cousin, 2005; Creswell, 2003) y, para configurarlo, se recurrió a material de archivo de organismos públicos, científicos, de la sociedad civil y empresarial vinculados a la industria salmonera, tanto en Santiago como en Valparaíso, Puerto Montt, Valdivia y Chiloé. Se definió como periodo de estudio los últimos 35 años (1975–2009), siguiendo los orígenes y consolidación de la industria en la Región de Los Lagos, la zona geográfica definida para el caso.[2]

El artículo considera tres secciones. En primer lugar, una discusión respecto de la emergencia de la industria en Chile y su consolidación a partir de dos mitos fundacionales: el salmonero como conquistador, y el territorio como ambiente prístino. La segunda sección examina el proceso de aparición del ISA y su desarrollo, y los mecanismos e instituciones para la producción de conocimiento científico en Chile que son relevantes para la industria salmonera. La tercera sección analiza de qué manera las respuestas científicas a la crisis fueron incorporadas o no a la

2 Se realizaron 46 entrevistas a expertos científicos, del sector público y privado, además de representantes de la sociedad civil vinculados a la industria salmonera. La elección de los entrevistados se basó en la identificación de expertos —a partir de publicaciones científicas en el tema, de cargos ocupados en el sector público y privado que tuvieran injerencia en la toma de decisiones sobre la industria— y posteriormente se siguió con el procedimiento muestral "efecto bola de nieve", donde los primeros entrevistados guiaron hacia los siguientes, hasta alcanzar un efecto de saturación de información. Las entrevistas se basaron en cuestionarios abiertos, fueron grabadas y tuvieron una a dos horas de duración. Posteriormente fueron transcritas y codificadas de acuerdo con palabras clave encontradas en la literatura y preguntas formuladas en la investigación.

solución política. Mi argumento es que el caso demuestra que mientras los recursos naturales sean la base del modelo de desarrollo de Chile, solo pequeños ajustes se harán en las políticas ambientales, pero con mínima consideración a criterios científicos que mitiguen los impactos ambientales. El artículo se cierra con acápites que contienen una discusión y conclusiones sobre el tema.

Industria salmonera en Chile: mitos y realidades

La producción de salmón en Chile se inició hace más de cien años con importantes esfuerzos estatales, pero se convirtió en lo que es hoy solo en la década de 1980, cuando la dictadura impulsó una economía orientada a la exportación sobre la base de recursos naturales. La literatura (Henoch, 2006; Vage, 2005; Rosales, 2006; Echeñique, 1998; Sweet, 1990; Villarroel, 2003; Salgado, 2005; Méndez & Munita, 1989) identifica al menos tres periodos clave en el desarrollo de la industria en Chile: una fase inicial (1895–1914), en la cual la introducción del salmón fue hecha con fines recreativos por las elites; un segundo periodo (1914–1975), donde el Estado participó activamente en su introducción con fines económicos; y el tercero (1975– presente), donde ha sido el sector privado el que lidera los esfuerzos para su introducción, comercialización y desarrollo.

En mi investigación identifico dos mitos sobre los que se construyó la salmonicultura actual: la idea de los productores de salmón como los pioneros de la conquista de la última frontera, y la idea de un ambiente prístino. Estos dos discursos fundacionales —utilizados por todos los actores entrevistados y que se encuentran en la mayoría de los textos sobre la industria del salmón— han colocado el salmón como el salvador de una región que, de otro modo, habría muerto. En cierta forma, se asemejan a los discursos utilizados por el capitalismo en anteriores auges económicos para atraer inversionistas y penetrar en nuevas regiones donde la acumulación podía ocurrir, una situación similar a la examinada por Henderson (1998) respecto del sistema bancario en California durante la fiebre del oro, o la vista en el trabajo de White (1993) sobre la colonización del Oeste Americano, donde el resultado final está lejos de ser el desarrollo de las comunidades locales.

Mi argumento en esta sección es que aunque presentada como un viaje épico que llevó a la aparición de una nueva clase —la salmonera— y a la transformación de un paisaje y una economía regional, la fuerza impulsora tras la industria del salmón tenía un carácter más material y se basó en tres elementos clave: apoyo económico e institucional, políticas ambientales a la medida de la industria, y cambios sociales derivados del desarrollo de la industria en el territorio de la Región de Los Lagos que facilitaron procesos de acumulación.

Primer mito: el salmonero como pionero en la conquista de territorios salvajes

La Región de Los Lagos (39°15’ y 43° 40’ Sur) tiene una posición privilegiada. Ocupando el 10 por ciento del territorio nacional, cuenta con ecosistemas marítimos costeros que presentan lluvias 330 días del año y temperaturas promedio de

11°C. Sus cualidades ecológicas han sido reconocidas por varias organizaciones ambientales (WWF–World Wide Fund For Nature; TNC–The Nature Conservancy, entre otras), que la han identificado como región prioritaria para la conservación de *hotspots* globales. Sin embargo, pese a sus cualidades ecológicas clave, la región —al igual que el resto del país— ha usado sus recursos naturales como base para conseguir sus objetivos de desarrollo: hoy concentra cerca del 80 por ciento de su producto interno bruto (PIB) en actividades como agroindustria, forestal, pesca y acuicultura (Santibáñez & Monje, 1999). Este constante uso de los recursos naturales ha causado importantes problemas ambientales, tales como erosión de suelos, contaminación de aguas de lagos, ríos y estuarios (Araya, 1999), los que, sumados a problemas de conectividad territorial, convirtieron la Región de Los Lagos en una de las más pobres del país.[3]

Las políticas de desarrollo promovidas durante el siglo XX generaron importantes intervenciones en el territorio de Los Lagos: plantas aserraderas y madereras durante la década de los cuarenta en Valdivia, plantas ganaderas y ovinas en Osorno, incentivos a la pesca en Puerto Montt y alrededores, fueron configurando una espacialización de la riqueza en el norte de la región (Osorno, Valdivia) y un mayor atraso de las comunidades al sur (Puerto Montt y Palena) (Gebauer & Olivares, 1959). Sin embargo, la industria ha definido la historia del lugar en términos de una región vacía sin mayores actividades hasta su llegada. ¿Qué factores contribuyeron a dicho discurso? ¿De qué modo este discurso moldeó la forma en que los recursos naturales y el territorio se utilizaron?

Al pedirles a los entrevistados que explicaran los orígenes de la industria, surgieron patrones comunes que se refieren a la llegada de la salmonicultura como un momento idealizado de creación y aventura, de oportunidad única. Tal fue el enfoque de todos los que participaron, sin distinción de su pertenencia sea a la industria, la academia, u otra actividad relacionada con la industria:

> ... cuando partió la industria con esta empresa, siempre fue un proyecto; fue un proyecto de la empresa para ver si funcionaba, y funcionó; y de repente fue como el tema del petróleo: todo el mundo quiso participar y hubo un momento en que hubo muchos actores y estaba como de moda; todo inversionista quería tener participación en esto y ahora se ha de nuevo concentrado (Académico, 02.12.2008).

> La gente que llegó a trabajar en temas de acuicultura en general eran profesionales muy jóvenes con poca experiencia; (...) hubo temas ahí de vinculación como con la comunidad que no fue la mejor; o sea, ahí ellos tomaron la fama de ser como prepotentes, [lo] que generó cierta reacción, pero que también permitió a la gente tener un sueldo (Funcionario público, 13.01.2009).

3 Si bien la Región de Los Lagos, de acuerdo con los resultados de la última Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (Casen), de 2009, presenta un 14,2 por ciento de pobreza, en coincidencia con el promedio nacional de 15 por ciento, la nueva Región de Los Ríos (antigua zona norte de la Región de Los Lagos) presenta indicadores por sobre el promedio nacional, con 20,4 por ciento de pobreza. A efectos de considerar el proceso histórico descrito previamente, se considera que ambas regiones deben tomarse en conjunto. Importantemente, este notorio contraste entre ambas regiones da cuenta de la desigual distribución de los beneficios generados por la industria salmonera en el territorio de la Región de Los Lagos predivisión.

> Creo que nadie se esperó que la acuicultura se convirtiera en lo que es, con excepción de los empresarios. Los empresarios apostaron fuertemente [a] generar una actividad yendo en contra de un sistema normativo que no ayuda, un sistema normativo que duplica la fiscalización o que en alguna parte genera ambigüedad de a quién le tienes que rendir cuentas, pero hacerlo contra viento y marea (Funcionario público, 02.12.2008).

> Esta zona donde nació la acuicultura tiene —no sé— asentamientos humanos en Quellón, en Castro. Castro ya es una ciudad grande con todas las necesidades básicas [cubiertas]. Quellón también [cuenta] con colegios que han edificado los mismos profesionales, que llegaron a trabajar de la nada, de la universidad; hicieron, forjaron sus colegios, se forjaron sus instituciones sociales y eso ha sido un aporte, sin duda. A lo mejor faltó un buen articulador entre la gente que ya estaba, que era muy poquita, pero que se dedicaba a otras cosas —por ejemplo a la agricultura, o a los corderitos, a pescar artesanalmente— e insertarlos en este nuevo mundo que fue la salmonicultura (Ejecutivo de la industria, 02.12.2008).

Esta narrativa es teñida de carácter épico por el presidente de Salmón Chile, César Barros, en su discurso durante la cena anual de la industria en 2008:

> La historia de don Pedro de Valdivia en Chile se parece mucho a la de nuestra industria. A veces olvidamos nuestro origen, pero lo cierto es que cuando empezamos, todo era muy distinto a como hoy lo conocemos... Jóvenes profesionales que partían al extremo sur del país, lejos de sus hogares —con la oposición cerrada de sus suegras— a un negocio incierto y desconocido, y que hoy está en dimensiones que nadie nunca imaginó.
> (...)
> Somos del sur... Sabemos de tempestades y mares difíciles... ¡Somos salmoneros! Sabemos lo que fue el *boom* de algas del 88, en que perdimos el 50 por ciento de nuestra producción. No nos hemos olvidado de las crisis de mercado de los años 1991 y 2001. Menos de las acusaciones de *dumping* en Estados Unidos y Europa. En nuestros veinticinco años de vida hemos pasado por varias crisis sanitarias, de precios y de proteccionismo... Pero siempre hemos salido bien parados...

Pese a que una revisión de la literatura sobre el desarrollo de la industria (Camus & Jacksic, 2009; Henoch, 2006, Méndez & Munita, 1989) destaca el rol del Estado en su consolidación, al compararse con Pedro de Valdivia los salmoneros no solo se están representando a sí mismos como conquistadores de un territorio, sino que definen la Región de Los Lagos como la última frontera, una zona de descubrimiento y conquista, sujeta a procesos de acumulación primitiva, visión en que borran todo trazo de procesos previos de capitalización y actividad económica que en ella se hayan desarrollado. Es más, al vincular la llegada de la industria con la introducción de elementos como caminos, escuelas, salarios, la televisión satelital, los celulares y otros bienes de consumo, los salmoneros se han posicionado como los agentes modernizadores de la región, pero de una modernización definida en términos económicos y de consumo, que no refleja las tensiones emergentes en términos de equidad y distribución de beneficios. Estas tensiones —inequidad, exclusión de grupos, como los pescadores artesanales; crecimiento descontrolado de

ciudades, contaminación ambiental y urbana— se justifican como el precio necesario a pagar por el progreso, con lo que transforman la industria en una especie de figura paterna para una región huérfana del Estado central tras la neoliberalización de las economías regionales en los años ochenta.

El predominio salmonero en la economía y actividad de la región construyó una identidad regional asociada a la industria y, en tanto tal, la insertó en la realidad nacional como una zona moderna, conectada con el mundo; pero, al mismo tiempo, generó una simbiosis que vinculaba inexorablemente el destino de la industria al de la región, situación que —como el virus ISA demostró—, pondría a prueba el real grado de modernización alcanzado.

Segundo mito: paisaje prístino

Quizá la característica más destacada de la Región de Los Lagos para enfatizar su potencialidad salmonera es la idea de aguas puras, ideales para el cultivo de salmones. Los documentos que registran la historia de la industria destacan la región como un territorio intocado (Méndez & Munita, 1989) a pesar de décadas de actividad pesquera, a las que irónicamente puede deberse la explicación de su condición de intocada: el agotamiento de las masas pesqueras por sobreexplotación durante los años sesenta y setenta tenía sumida la pesca de la zona en una crisis constante. Si bien las condiciones del agua eran adecuadas, la política militar de maximizar las ventajas comparativas (Rosales, 2006) llevó a exacerbar sus cualidades, intentando homologarlas a las de Alaska o la Columbia Británica, a fin de generar una igualdad del producto salmón chileno con el de aquellas zonas de donde es nativo. Este proyecto de homologación requirió una serie de intervenciones clave para realmente lograr la adecuada ecualización de condiciones productivas: construcción de caminos que conectaran los distintos ecosistemas involucrados, manejo de las temperaturas del agua para mantenerlas al nivel adecuado (incluso con el uso de calefactores), implementación de técnicas de alimentación y manejo de especies ajustados a las condiciones del territorio, etcétera. Todas estas intervenciones fueron transformando el paisaje de la región, sectorializándolo por usos económicos, hasta naturalizar la industria en el territorio, como dan cuenta las entrevistas:

> Esta zona fue salmonera desde sus orígenes. Entonces, los centros de cultivo siempre estuvieron. Lo que pasa es que tú navegabas por cualquier canal y veías centros de cultivo. Lo que pasa es que para efectos de la gente, es como un quiebre entre lo que es el noventa y siete en adelante, donde nace Conama [Comisión Nacional del Medio Ambiente], y Conama te dice que tienes que entrar a ver los impactos de ese centro, y uno de ellos es el valor paisajístico. Pero los centros estuvieron desde hace muchos años, desde el año 95 (Funcionario público, 02.12.2008).

> Antiguamente, el mar interior de Chiloé era pesca; básicamente eso, y se usaba también para la navegación. Hoy día se ocupa mucha navegación, a propósito de esta actividad, y el uso hoy es principalmente acuícola. La mayor superficie no la llenan los salmoneros concesionarios, son las áreas de manejo, pero definitivamente

> el mar se ha como sectorizado: esto es para los salmoneros, esto es para la pesca artesanal, y hay algunas actividades como el turismo. Desde ese punto de vista, se ha ordenado un poco lo que son las actividades y todas esas actividades son distintas a lo que se hacía antiguamente (Funcionario público, 02.12.2008).

Es interesante notar que la alusión a Conama da cuenta de que las "condiciones objetivas de producción" siempre han estado presentes, y lo que ha cambiado es la percepción de la gente debido a la implementación de la legislación ambiental. Sin embargo, estas "condiciones objetivas" fueron el resultado de una serie de decisiones administrativas, como, por ejemplo, dónde instalar las jaulas:

> Hay un tema que estuvo mal estructurado desde un principio y que tiene que ver con la zonificación del borde costero, que es parte del trabajo que debió haber hecho el Estado desde un principio. Haber dicho: aparte de tener las triple A, que son las áreas para la acuicultura, vamos a tener zonas de pesqueras artesanales, vamos a tener zonas de turismo; no sé, zonas de reservas nacionales, y eso no se hizo. Entonces tú hoy en día vas a Chiloé y ves puros centros de cultivos (Ejecutivo de la industria, 02.12.2008).

> No había conocimiento, y lo otro es por la forma en que se definen las áreas autorizadas, apropiadas o aptas —tres nombres tiene—, [y las que] por ningún motivo son aptas o apropiadas. Son las que son, no más, y en la discusión esas áreas se designan al revés: cada sector —por ejemplo, la gente del estado mayor, como los marinos o Conaf [Corporación Nacional Forestal], etcétera—, todos dicen no. (...) En vez de decir dónde estamos de acuerdo en tener acuicultura, por la mejor área, por estudio y todo, en ese momento —porque estamos hablando de principios de los noventa—, la geografía era dónde no: no, porque esto es un área para la pesca artesanal; no, porque hay una zona de abrigo; no, porque acá hay una zona turística; no, porque acá vamos hacer un proyecto de infraestructura. Y lo que quedó, casi fue lo que botó la ola; fue lo que quedó autorizado. Y dentro de esto como autorizado, el que elige lugares es el que pide; elige porque como hay pocos espacios, es como a la suerte (Funcionario público, 13.01.2009).

Estas declaraciones muestran que las condiciones ideales para el cultivo de salmones en la región fueron construidas mediante decisiones administrativas que no tuvieron como eje de fondo una planificación racional del ecosistema basada en información científica, sino más bien en el funcionamiento del mercado: la oferta y demanda por territorios y espacios marítimos fueron delineando el paisaje salmonero de la Región de Los Lagos. Tal como lo señala Bridge (2007, p. 75) refiriéndose al caso del desarrollo minero en Guyana, "la forma y escala de las instituciones tiene consecuencias naturales en el territorio (...) al determinar cuándo, cómo, dónde, y las compensaciones (si es que alguna) bajo las cuales la minería puede actuar; las instituciones de cercamiento condicionan las políticas de liberalización económica, que impactan en las personas y territorios".[4]

4 Las traducciones de originales en inglés son de la autora.

Realidades y materialidades de la transformación salmonera en la Región de Los Lagos

Al momento de revisar las transformaciones materiales concretas impulsadas por la industria salmonera en la región, es importante recordar que esta es una industria inserta en circuitos económicos globales. En las palabras de uno de los entrevistados:

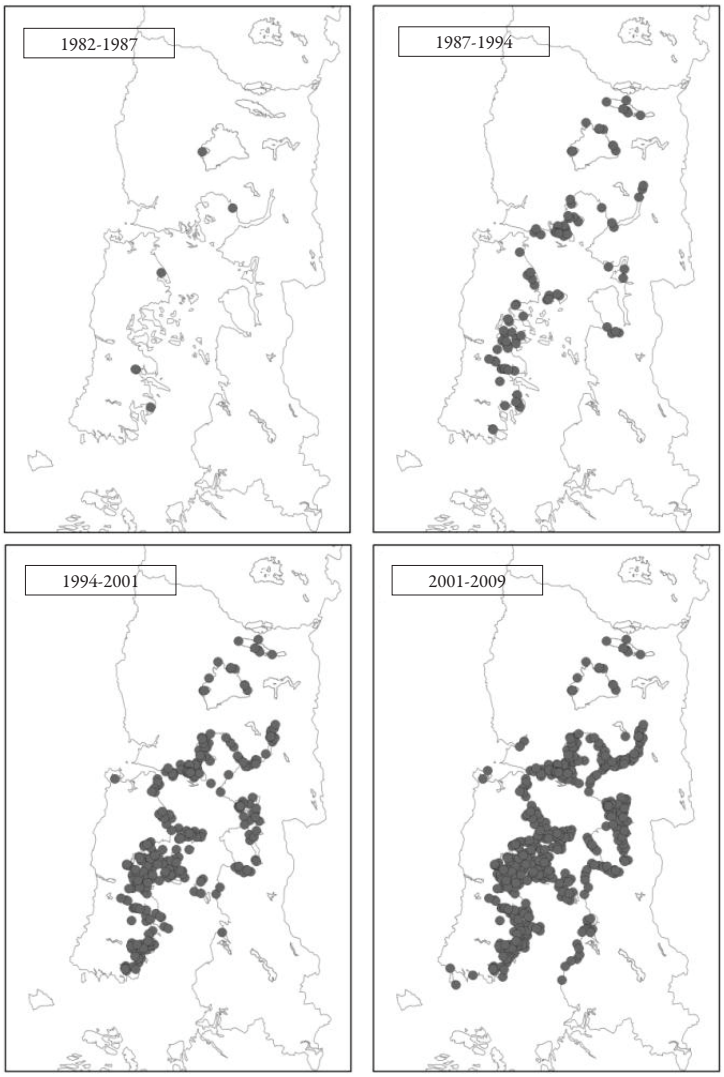
> El salmón no se ingresó al país por bolitas de dulces; el salmón ingresó al país como una innovación, porque el salmón no está en el hemisferio sur, está en el hemisferio norte. Por lo tanto, la primera innovación fue introducir el salmón para producirlo intensivamente. ¿Para qué? Para ganar plata, para hacer un negocio. El salmón es un negocio, así que todo el mundo supo desde un principio que si era un negocio, mientras más intensivo, más plata (Ejecutivo de la industria, 02.12.2008).

Esta afirmación explicita el proceso de comodificación que vivió el salmón en Chile, tal como lo define Bakker (2007, p. 103): "La comodificación involucra la creación de un bien económico a través de la aplicación de mecanismos apropiados, y estandarizar un tipo de bienes o servicios, permitiéndoles ser vendidos a un precio determinado por su intercambio en el mercado". Ello implica, además, que en su desarrollo histórico la producción salmonera haya debido atravesar por procesos identificados por la geografía de recursos (Bridge, 2007; Mansfield, 2007; Swyngedouw, 2007): establecimiento de derechos de propiedad (mediante la entrega de concesiones gratuitas), cercamiento y generación de instituciones que faciliten el acceso y uso de recursos naturales (en este caso, establecimiento de reglamentos y procedimientos del sector público que facilitaron la instalación de la industria).

En términos concretos, el siguiente mapa (Figura 1) sintetiza cómo el paisaje de la Región de Los Lagos se transformó debido a la influencia y las acciones de la industria del salmón: muestra la evolución de las concesiones del salmón y la forma en que se hizo cargo del territorio —marino y terrestre— de Los Lagos. De hecho, a pesar de que comenzó como un emprendimiento de algunos empresarios en Chiloé, se convirtió rápidamente en la principal actividad económica para toda la región, con las transformaciones culturales y sociales asociadas a esta situación: la migración interna regional, el desarrollo explosivo de los centros urbanos, el crecimiento urbano no planificado, la concentración de servicios en la capital regional, la introducción de los sueldos y salarios de crédito a la parte de ingresos más bajos de la población, y —esto es importante— una reorientación de las políticas del Estado hacia el fortalecimiento de la industria en lugar de mantenerla bajo control.

Sin duda, los aspectos laborales han sido los más estudiados y por ello no es necesario repetirlo en este trabajo (Canales, 2006; Terram, 2004b; Carrasco, Echeverría, Riquelme & Vega, 2000; Echeverría, 2002; Apud, Lagos & Maureira, 2003; Díaz, 2004). Baste señalar que los dos principales problemas enfrentados por la industria se refieren a las condiciones laborales de los trabajadores y los bajos salarios. También se ha discutido el real impacto de la industria en la creación de fuentes de trabajo, ya que no hay estadísticas históricas confiables al respecto.

figura 1 | Mapa evolución concesiones salmoneras, Región de Los Lagos



elaboración Pliscoff (2009), a partir de información del Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca), Chile.

Esta expansión espacial estuvo acompañada por un aumento exponencial del crecimiento de la producción (véase Cuadro 1), que da cuenta del peso que la industria ganó a nivel regional y nacional.

CUADRO 1 | Evolución de la producción salmonera

AÑO	PDCN (TONS)	AÑO	PDCN (TONS)	AÑO	PDCN (TONS)	AÑO	PDCN (TONS)	AÑO	PDCN (TONS)
1979		1985	104	1991		1997		2003	488,231
1980		1986	1,2	1992		1998	259,236	2004	569,146
1981	70	1987	1,753	1993	77,408	1999	230,188	2005	614,139
1982		1988	3,5	1994	101,942	2000	342,406	2006	647,311
1983	80	1989	7,5	1995	141,415	2001	504,422	2007	600,862
1984	94	1990	15,36	1996	199,253	2002	482,392	2008	630,647

FUENTE SWEET, 1990; SERNAPESCA, 1998–2008; ECHEÑIQUE, 1998.

Este aumento productivo tuvo impacto en el medio ambiente donde se sitúa la industria. De acuerdo con estudios de Buschmann (2001) y Terram (2002), por cada kilogramo de salmón producido eran necesarios tres kilos de peces nativos para producir alimento. De modo similar, las casi 80.000 toneladas de salmón producidas en 1993 generaron desechos similares a los que produciría una población de 2,2 a 2,6 millones de personas, tres veces más que los residentes en la región en ese momento. Un tercer elemento de preocupación ambiental es el excesivo uso de antibióticos: un estudio de la Universidad Austral (Bravo et al., 2005) señaló el uso de más de 40 toneladas de antibióticos por 200.000 toneladas de alimento, pese a la poca predominancia de enfermedades que requirieran antibióticos en ese momento. Terram (2002) valorizó entre 78 y 153 millones de dólares el costo ambiental asociado a la industria.

La respuesta de la industria fue la promoción de acuerdos de producción limpia que ordenaran y racionalizaran el tratamiento de desechos, así como impulsar, en conjunto con el sector público, la creación de un Reglamento Ambiental para la Acuicultura (RAMA). Esta normativa se hizo cargo de las principales quejas contra la industria, tocantes a los cambios en las condiciones en el fondo marino como consecuencia de procesos alimentarios de los peces, asumiendo su seguimiento y monitoreo, a fin de evitar la eutroficación de las aguas. El reglamento, aprobado en 2001, entregaba la realización de la Caracterización Preliminar de Sitio (CPS) a consultores independientes contratados por la industria, que debían reportar al Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca), el cual a su vez debía establecer las sanciones correspondientes en caso de sobrepasarse la norma.

Diversas organizaciones ambientales valoraron el documento, pero realizaron dos críticas: el monitoreo no era el adecuado, pues ignoraba cambios en el tiempo;

y no consideraba el rol de las corrientes marinas. En general, la impresión sobre el impacto del instrumento, tal como lo señala un entrevistado, fue la siguiente:

> En realidad, lo que se pretendió fue implementar un sistema que se iba a mejorar en el tiempo, no solo con el tiempo; inclusive los mostradores saben que los muestreos no son los necesarios para tomar decisiones, y los criterios tampoco. Y eso pasa por qué: porque estas regulaciones, esta implementación de esta normativa, o en la implementación de esta normativa no participan diferentes agentes o diferentes actores que puedan contribuir. Si se consultara o se incorporara a diferentes investigadores que tuvieran las herramientas y el conocimiento, la normativa sería mucho mejor (Académico, 02.12.2008).

Pese a las críticas, el RAMA se convirtió en el estandarte de la responsabilidad ambiental de la industria. Hubo quienes apuntaron a la débil institucionalidad pública para la industria como la responsable de los problemas del sector:

> El Sernapesca es como de nadie, es como que pertenece al Ministerio de Economía y fiscaliza lo que indica la Subsecretaría regular. Es un mono bien raro. Este tema es hasta el día de hoy, y han pasado treinta años para proteger la pesca del salmón hoy día en Chile. Tenemos una industria que exporta 2.200 millones de dólares al año, equivalentes a casi 400.000 toneladas de pescado, y tiene un sistema estatal que son veinte personas para regular una industria que ya va desde la Región Metropolitana hasta la Duodécima región, me entiendes. Eso para mí ya no tiene mucho sentido (Ejecutivo de la industria, 02.12.2008).

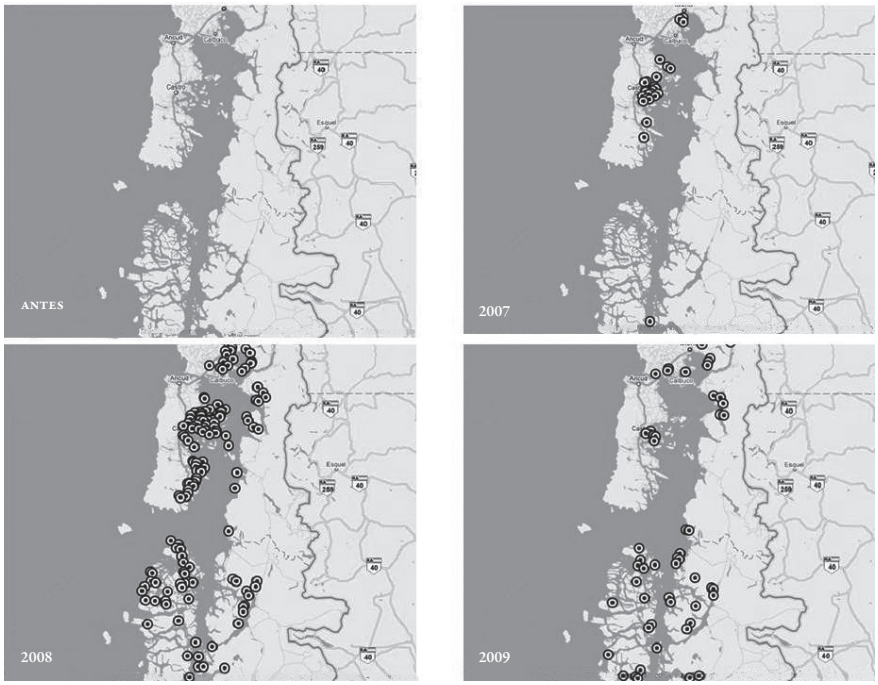
> Yo creo que el aparato público refleja cada vez menos los intereses de incluso el sector privado (...). Yo he visto empresas que quieren hacer negocio, haciendo bien las cosas, o sea, viendo más allá de cumplir la básica normativa que tiene. Si cumplir la normativa no es ninguna gracia, no es amenazar a nadie de muerte con lo que estás haciendo. Pero más allá de eso, hay muchas [empresas] y se dan cabezazos contra las instituciones públicas (Profesional ONG, 02.10.2008).

En este sentido, vemos una industria con varios flancos ambientales expuestos, surgidos producto de su expansión, pero con una institucionalidad normativa y burocrática débil para regular el crecimiento explosivo que se generó. En resumen, la Región de Los Lagos se hizo más rica en términos materiales, pero la distribución de esa riqueza o su impacto a largo plazo es algo que fue rápidamente puesto en tela de juicio por el virus ISA.

El virus ISA y la ciencia invisible

El virus ISA apareció en la Región de Los Lagos en agosto de 2007 y en un corto periodo escaló desde un foco contenido en algunos centros de cultivo, a una epidemia que afectó tres regiones y puso a toda una industria contra la pared. La Figura 2 muestra la progresión del virus.

FIGURA 2 | Mapa evolución virus ISA, Región de Los Lagos



FUENTE AQUABENCH.COM ACCESADA EN 18.03.2010

Al revisar el debate político generado en torno al virus ISA, llama la atención lo señalado en el informe de la comisión especial de la Cámara de Diputados, que en cerca de doscientas páginas contenía testimonios de todos los actores involucrados: empresarios, sindicatos, ONG, universidades, gobiernos locales y regionales, autoridades de servicios públicos, etcétera. Si bien el informe reconoce los impactos negativos de la industria en términos laborales, no sucede lo mismo en términos ambientales, a cuyo respecto señala que "no existe evidencia científica objetiva sobre los impactos ambientales de la industria salmonera en la región". Esta declaración llama la atención, por varias razones. Primero, porque en el informe están contenidas las declaraciones de académicos expertos y de ONG ambientales que han desarrollado estudios y donde están claramente señalados los impactos. Segundo, porque bajo la lógica neoliberal implementada en Chile, son los expertos y los técnicos quienes están más capacitados para tomar decisiones; por ende, era un indicio de que en este caso, los expertos —la comunidad científica— no estaban siendo integrados a la toma de decisiones.

Para entender un poco más esta declaración, examiné el proceso y la política de producción de conocimiento científico en Chile durante los últimos treinta años, y

observé que la radical transformación que ocurrió en este campo[5] durante los años ochenta generó brechas entre la comunidad científica y el aparato público, tal como señaló uno de los entrevistados:

> El tremendo crecimiento industrial de la acuicultura del salmón en Chile no ha sido acompañado de un conocimiento científico-tecnológico, de tal manera que cuando la industria tiene problemas como los que está teniendo ahora, no tiene a quién recurrir, porque no existe el desarrollo tecnológico y científico en el país que la pueda apoyar, que corregir, que la pueda (...) hacer modificar sus operaciones (Académico, 07.04.2009).

De acuerdo con informes de la Academia Chilena de Ciencias (2005), existen tan solo 563 investigadores en ciencias del mar, de los cuales únicamente 157 son activos. Más concretamente, el Fondo de Investigación Pesquera encargó un estudio sobre la capacidad científica instalada para la salmonicultura a la Universidad Austral (Bravo, 2006), que identificó a 48 investigadores que estaban trabajando en temas salmoneros y desarrollando proyectos de investigación acuícola en once universidades, cuatro de las cuales lideran la investigación sobre el salmón: Universidad Católica de Valparaíso (90 por ciento de proyectos), Universidad de Los Lagos (29 por ciento), Universidad de Valparaíso (26 por ciento) y Universidad Católica de la Santísima Concepción (22 por ciento). En cuanto a temáticas, de los 895 proyectos, solo 178 identificados trataban sobre salmonicultura, y en su mayoría se referían a enfermedades y gestión sanitaria (28 por ciento), seguidos por genética y reproducción (16 por ciento).

Estas cifras muestran que la pequeña comunidad existente no alcanza a desarrollar investigación suficiente para dar cuenta de la magnitud de los impactos ambientales de la industria, debido a su importante tamaño. Algunas explicaciones al respecto tienen que ver con las prioridades de la industria:

> Igual, el empresario es un personaje bastante complicado de abordar en términos de investigación y desarrollo, porque ellos generalmente ven las "lucas" no más, ven la raya para la suma no más; entonces ven que la raya para la suma indica que probablemente lo que invierta en investigación cuando solucionamos un problema no va a ser suficiente para ganar la plata que yo necesito ganar, me entiendes; o sea, la relación costo-beneficio es lo primero para ellos (Ejecutivo de la industria, 02.12.2008).

Esta declaración hace recordar a Robertson (2007) cuando discute la neoliberalización de servicios ecosistémicos: "El grado en el que los científicos puedan objetivamente y sin controversia definir la naturaleza como una presencia estable y externa es el grado en el cual puede ser considerada un *commodity* y vendida en mercados..." (p. 118). Desde esta perspectiva, la dificultad de los cuadros científicos chilenos en cuanto a hablar en el lenguaje y ritmos de los negocios, parece una barrera insuperable para avanzar hacia un mejor diálogo entre ambos.

5 Me refiero al proceso de restructuración de la educación superior iniciado en 1981 con la desintegración de la Universidad de Chile y otras universidades regionales estatales, con la consiguiente reducción presupuestaria, la reasignación de los fondos de investigación y el cierre de numerosos departamentos y carreras impartidas.

En este contexto, es interesante reflexionar sobre el efecto que la política nacional de innovación y su instrumento de aplicación, los *clusters*, han tenido en conectar los circuitos de producción científica con los circuitos económico-productivos. Ideados bajo la administración del presidente Ricardo Lagos, los *clusters* productivos de las cinco principales actividades económicas de Chile[6] buscaron romper el mal de la "enfermedad holandesa" y desvincular el destino económico de Chile de sus recursos naturales, mediante la promoción de la industria del conocimiento alrededor de las principales economías nacionales (Consejo Nacional de Innovación, 2007). Esta iniciativa trajo aparejados incentivos tributarios y de políticas que promovieron activamente la creación de centros de investigación regionales vinculados a la industria salmonera. Sin embargo, sus impactos reales en la mejor vinculación industria-academia han sido puestos en duda:

> ... el foco está en la innovación. Pero no han dicho innovar en qué. Yo no he visto en ningún gran proyecto que llamen a innovar el desarrollo de prácticas productivas o en generar modos de acción, nuevos modos de uso de la tierra, modos innovadores que tengan menos impactos ambientales. Es como si la mera producción de bienes, innovar en la producción de bienes, fuese la meta, o todavía está [la idea] —me da la impresión, podría equivocarme— de que el medio ambiente todavía sigue siendo una externalidad. Entonces, cuando uno mira el desarrollo de la investigación que realmente informa políticas públicas, es muy menor (Académico, 03.12.2008).

> Hay esta creencia de que el país, para entrar a ser más desarrollado, la economía del conocimiento tiene que tener temas más aplicados con la industria. Yo creo que también, perfecto, pero siento que todavía hay que entregar más recursos para la investigación básica (Funcionario público, 03.11.2008).

> ... todavía a la academia le cuesta mucho hacer que su investigación y desarrollo se transforme en empresas o se transforme en parte de la tecnología o los productos tecnológicos que necesitan las empresas. No digo que no sea posible; nosotros hemos —ponte tú— descubierto, elaborado o descubierto sobre el mapa genómico del salmón, con gente chilena que ha ido mucho a Estados Unidos, pero son una excepción que confirma regla. Hoy día los centros de investigación de las universidades chilenas están lejos...; incluso más, yo creo que las universidades chilenas —la gran mayoría, y para qué decir los doctorados—, no corresponden a estándares internacionales (Empresario salmonero, 27.01.2009).

Es así que ni en la academia ni en el sector privado existe aún un convencimiento respecto de la capacidad de la política de innovación y el sistema de *clusters* para conectar ambos polos. Otra explicación tiene que ver con la existencia de un circuito global de producción de conocimiento para la industria, que involucra a Chile como laboratorio de pruebas, a Estados Unidos y Europa como líderes de investigación, y China e India como "obreros" de la investigación, acelerando procesos que de otro modo pueden demorar años. Desde la perspectiva de la industria, externalizar el desarrollo de la investigación es más rápido, más confiable (no existen desconfianzas ideológicas sobre el uso de los resultados) y económico. Esta tendencia ha transformado a Chile en un objetivo prioritario para las grandes cadenas

6 Minería, turismo, agroindustria, servicios, salmón.

farmacéuticas mundiales que trabajan en medicina animal. De hecho, ellas fueron las que más promovieron simposios y congresos sobre el virus ISA una vez que fue declarado su brote (*AQUA*, 2007b, f, i).

Desde el mundo de la academia se critica estas opciones, señalando que existe la masa crítica suficiente para realizar investigación de calidad, pero los problemas son de otro tipo. Por una parte, no existe sistematización de la investigación realizada ni capacidad de vincular sus resultados con procesos de toma de decisiones, ya sea a nivel de industria o de sector público:

> Son desordenados totales, no hay un orden. Y uno dice, bueno, cómo se podría armar un orden; la universidad tiene diez investigadores e investiga *a*, *b*, *c*, *d* y *e*; la gente de Los Lagos no se habla mucho con la gente de... Cada uno investiga lo que le parece. Entonces yo creo que si no hay lineamientos e incentivos del gobierno, o de la industria... Ahí yo creo que la industria ha fallado; ha tratado de desarrollar sus propios grupos de investigación, porque tiene desconfianza de la academia, y no tiene la tradición de incorporar académicos en la industria; no está esa tradición en Chile, hay desconfianza (Académico, 10.12.2008).

Una segunda crítica desde el mundo de la academia tiene que ver con la falta de recursos e infraestructura para investigación sobre salmonicultura:

> Si uno quiere moverse a estudiar los problemas del medio ambiente, y si quiere moverse a estudiar los problemas de crecimiento y de cultivo de los pescados en terreno, no siempre ha sido posible tener recursos, tener conocimientos o tener acceso a los lugares donde se están cultivando los organismos. Imagínese usted que yo quiero probar... una pregunta tan simple como cuál es la capacidad de carga, algo que se debate en este momento. Tiene que hacerlo con jaulas. Tiene que pedir veinte días hábiles, datos oceanográficos que duran seis meses, o sea un año. Cuatro ciclos por lo menos por la brecha estacional, con parafernalia oceanográfica relativamente cara, con ayudantes que analicen los datos. Hablando de eso, un proyecto por 150, 200 millones de pesos. Que no siempre es asequible, que no siempre es posible de lograr, que no siempre hay empresas que están dispuestas a financiarlo (Académico, 07.04.2009).

Un tercer aspecto necesario de considerar para entender por qué se generó una brecha entre investigación y producción industrial o decisiones de política ambiental, tiene que ver con la incapacidad de la comunidad científica para transmitir la importancia o utilidad de su investigación para la industria:

> En los últimos diecisiete años ha habido 35 millones de dólares [para investigación]. Y esos son grupos de gente que ha estado trabajando. Ahora, la pregunta es: ¿cuál fue la orientación del proyecto? ¿Realmente estamos orientados a resolver los problemas medioambientales o problemas de cultivo de salmón, problemas reales? No lo hemos podido averiguar todavía. ¿O estaban realmente los proyectos orientados a jugar con el pelito que le salía al salmón? Entonces: ¿hubo la fuerza suficiente para decirles: se tiene que bajar la densidad con la que están trabajando? Probablemente no. Entonces no llegó el proyecto, lo que sea que..., el resultado no llegó al cauce, a la fuente que debiera haber llegado y, por lo tanto, no influyó (Académico, 07.04.2009).

¿De qué modo afectó este escenario la capacidad de la autoridad política para dar respuesta a la crisis del ISA? Es lo que pasamos a revisar en la siguiente sección.

Respuesta política al ISA y rol de la ciencia en ello

Tras la declaración oficial de la crisis, surgieron dos posiciones sobre cómo resolverla: por una parte, sectores de la industria clamaron por una solución "geográfica", que consistía en desplazar las operaciones hacia las regiones de Aysén y Magallanes, donde la industria tenía poca presencia y no existía el virus: Sernapesca (*AQUA*, 2008i) señaló que entre enero y febrero de 2008, más de 171 proyectos salmoneros por un valor de 354 millones de dólares fueron presentados para evaluación ambiental en Aysén. La segunda posición provino nada menos que de la banca, que postulaba una reestructuración profunda de la industria, tanto en sus prácticas productivas como de negocios. Esta segunda opción, que sería finalmente la vencedora, fue la señal más clara de que la industria había llegado a un callejón sin salida en sus procesos de acumulación y debía redefinir sus prácticas para reinsertarse en circuitos globales. La importancia del componente financiero de la crisis fue enfatizada por un entrevistado:

> El tema no es el ISA. El ISA es un tema productivo y sanitario que no hubiese tenido la repercusión que está teniendo si no es porque se nos asoció a una crisis financiera, que es la que nos está pegando fuerte. Te puedo nombrar fácilmente cinco, seis eventos fuertes que ha tenido esta industria desde los años noventa a la fecha; eso también puede tener una doble lectura, porque puede no resultar normal que una industria tenga tantas crisis, como las llama la gente, pero por otro lado está la señal clara desde el punto de vista sanitario: nosotros tenemos enfermedades endémicas que nos matan muchos más pescados que el ISA y que han estado presentes toda la vida y que nadie ha dicho nada. Pero hoy tenemos ISA, y todo el mundo rasga vestiduras por el ISA. A mi juicio no es una crisis de ISA; para mí es una crisis financiera la que nos tiene que preocupar, es una crisis de empleabilidad; las empresas no van perder plata, se van ajustar a los tamaños de cultivo, pero eso va a significar que van a despedir gente, ¿te das cuenta? (Funcionario público, 02.12.2008).

Con ya cerca de un año de crisis sanitaria, y con el conflicto escalando por las consecuencias sociales asociadas a la crisis de la industria, la autoridad pública decidió crear un espacio de diálogo político que propusiera soluciones: la Mesa del Salmón, liderada por el ex subsecretario de Pesca, Felipe Sandoval. En ese momento ya existía claridad sobre las causas de la crisis: i) concentración espacial de las operaciones, ii) sobreproducción y sobrepoblamiento animal, iii) importación de ovas contaminadas, iv) falta de conocimiento científico sobre la relación entre la producción salmonera y el ecosistema en que se desarrolla, y v) falta de capacidad de fiscalización y mecanismos de control por parte del sector público.

La Mesa se estableció como un mecanismo de gobernanza neoliberal que buscaba crear nuevas instituciones para resolver las contradicciones que el actual patrón

de acumulación estaba presentando. Tal como señala Peluso (2007), "la preocupación por establecer derechos de propiedad sobre recursos, asociado a aproximaciones neoliberales a la gobernanza ambiental, se derivan de la necesidad de legitimar cercamientos ya existentes a través de la ley, implementada por organismos del Estado" (p. 89). En este sentido, si bien la Mesa estaba oficialmente constituida por representantes del sector público relacionados con la actividad salmonera, se dio cabida a la participación de la industria, sindicatos, ONG ambientales, y a toda organización interesada en participar. Para apoyar el trabajo, se nombró a un asesor científico encargado de clarificar aspectos de la problemática propios de su campo y las soluciones sugeridas. El trabajo de la Mesa reveló los vacíos científicos que había al momento de justificar o respaldar decisiones para resolver la crisis:

> Yo empiezo a hacer preguntas en el comité, empiezo a tener la duda de [si] se estaba leyendo toda la literatura que había pedido: ¿Quién estudió esto? "No se estudió...". Y, ¿quién estudió esto otro? "No se estudió...". "Se estudió, pero no hubo informe; [está] por ahí, enchulado en un estante...". ¿Y quién estudió esto otro? Y así sucesivamente. Entonces, ha habido —diría yo—, una falta de desarrollo conjunto, pero notable, sorprendente, entre esta actividad acuícola (...) de cultivo, de cultivo de salmón, y los conocimientos científicos necesarios para que esta cosa sea sustentable. Y bueno, las consecuencias están a la vista (Asesor científico, 07.04.2009).

Pese a ello, la información científica se valora como pieza clave de las decisiones, aun cuando no esté disponible:

> —¿Y cómo describiría usted el rol que tiene el conocimiento científico en las decisiones o en las discusiones que se dan en la Mesa?
>
> —En la Mesa le tienen respeto. Y en la Mesa, si hay elementos, hay elementos usables para la discusión, son incorporados. Y de hecho, la Mesa solicita, está todo el tiempo pensando y sugiriendo proyectos que se pueden hacer. De hecho han salido como ocho o diez proyectos que han empezado la incubación ahí: Oye, ¿y por qué no miramos esta cosa? ¿Y por qué no miramos esta otra cosa? Los proyectos van saliendo, va saliendo plata de alguna parte del FIP [Fondo de Investigación Pesquera] (Asesor científico, 04.07.2009).

La Mesa del Salmón concluyó su trabajo en agosto de 2008 proponiendo una serie de medidas: modificaciones al Reglamento Ambiental para la Acuicultura y al Reglamento Sanitario de la Acuicultura, que incluían la regulación de la importación de ovas y promovían el establecimiento de "barrios" que permitieran la sincronización de ciclos productivos, a fin de facilitar el control y manejo sanitario. La efectividad de estas propuestas, y en especial la relativa a los barrios, fue discutida por la comunidad científica, ya que, por una parte, se han demostrado como eficientes medidas sanitarias en Noruega y Escocia, donde se han implementado; pero, por otra, se argumenta que incluso en dichos países hay problemas de enfermedades contagiosas. Se cuestiona, además, el hecho de que los barrios intensifican el carácter de monocultor de la región, lo que tiene consecuencias negativas para el ambiente, ya que, en realidad, se está manteniendo el patrón productivo que llevó a la crisis.

Lo que el proceso de la Mesa del Salmón muestra es lo que Bridge y Perreault (2008) llaman un proceso de restructuración social de la relación con el medio ambiente: la industria salmonera está redefiniendo sus prácticas productivas, que afectarán el medio ambiente en nuevas formas, así como el nuevo marco legal e institucional que le da forma redefine dichas prácticas. La Mesa del Salmón constituye, en este sentido, una forma de gobernanza ambiental neoliberal que facilita la implementación de otros mecanismos de gobernanza neoliberal: privatización (por el establecimiento de nuevos derechos de propiedad), cercamiento (mediante el establecimiento de barrios) y valorización (con nuevas medidas sanitarias).

En este sentido, lo interesante —tal como lo señala Peluso (2007)— es entender los motivos por los cuales distintos actores acuerdan participar de estos arreglos, y qué ocurre con lo "social" en las nuevas relaciones sociales definidas. Y lo que muestra este caso es que las soluciones apuntaron más bien a reforzar los circuitos de acumulación rotos, redireccionarlos, pero sin transformar las relaciones sociales de fondo construidas durante el crecimiento y auge de la industria salmonera.

Discusión

La industria salmonera está inserta en una sociedad que fue violentamente transformada mediante procesos paralelos de reconfiguración territorial (regionalización), reconfiguración intelectual (por los cambios en los lugares de producción del conocimiento), reconfiguración política (debido a la Constitución neoliberal de 1980) y reconfiguración económica (a causa de la premisa de explotar las ventajas naturales). Como tal, el surgimiento y desarrollo de la industria representa un momento de "creación destructiva" (Harvey, 1974), mediante la cual la región redefinió su participación en los circuitos de producción global.

El caso muestra una región que siguió a pie juntillas el modelo neoliberal de explotación de ventajas competitivas, transformándose en dependiente de una industria que utilizó de modo abusivo el ecosistema que le daba sustento. En este sentido, la crisis del ISA puso a prueba la industria que se había convertido en el símbolo del nuevo Chile: moderna, integrada a circuitos globales de producción y consumo, agente modernizador de territorios atrasados, que a partir de las ventajas naturales de nuestro país dio vida a una industria exitosa. El ISA derrumbó el mito, y demostró—tal como lo ha hecho la crisis global que recién enfrentamos— que el Estado debe intervenir de modo explícito en la actividad económica, pues la autorregulación no es suficiente. Demostró también que existe desconfianza de la sociedad en los mecanismos de mercado para resolver crisis, y que estos tienen importantes puntos ciegos al momento de mediar la relación sociedad-naturaleza. En otras palabras, la crisis del ISA representa un momento en que las propiedades biofísicas de la naturaleza desafiaron la estrategia de acumulación capitalista en marcha en la región.

La política de innovación asociada a la idea de *clusters*, que buscó promover la creación de centros regionales de investigación diseñados para estar coordinados con las actividades productivas de determinados territorios, no alcanzó a madu-

rar a tiempo; pero aunque lo hubiese logrado, la promoción de innovación sin la existencia de una línea de base sobre la situación de los ecosistemas puede resultar en un efecto nulo sobre el desarrollo. Como resultado, las políticas de *clusters* e innovación han acelerado la transformación de territorios donde las actividades económicas dependen de recursos naturales, intensificando dicha dependencia. Y por ello, se han transformado en un espacio de conflicto entre la comunidad científica, el Estado y las empresas.

Por otra parte, las respuestas consensuadas por la Mesa del Salmón (barrios, nuevas reglas para concesiones, etcétera) tienen por objetivo redefinir relaciones de propiedad, el acceso a los recursos involucrados en la producción salmonera y el control sobre ellos, con una menor incidencia sobre los aspectos ambientales y sanitarios que causaron la crisis, con lo que han generado dudas sobre su factibilidad a largo plazo.

Los acontecimientos posteriores a 2008 demuestran que aún no se termina de acomodar la nueva institucionalidad que regulará la industria, tanto porque el reglamento todavía no está aprobado e implementado (a diciembre 2010), como por los conflictos internos de la propia industria (y las sucesivas renuncias a Salmón Chile, principal organismo aglutinador del sector), que señalan que incluso entre los actores hay diferencias sobre el rumbo que se debería seguir. Mientras, las comunidades locales de la Región de Los Lagos que vieron en los últimos treinta años transformado su territorio, y que enfrentan las consecuencias sociales y ambientales de la crisis, deben replantearse su relación con el ecosistema y evaluar sus opciones de desarrollo local. Es en este sentido —indagar en las estrategias de las comunidades locales poscrisis— que se dirige la investigación futura.

Conclusiones

Para finalizar, quisiera retomar la pregunta formulada al inicio, y darle respuesta: ¿cuál fue el rol de la ciencia en la política ambiental para la industria?

Como se expone en el texto, la producción de conocimiento para la industria salmonera corrió por carriles tangenciales a la industria, con resultados contradictorios: si bien logró construir las condiciones materiales necesarias para que el ecosistema de la Región de Los Lagos recibiera y produjera a niveles rentables una especie exótica como el salmón, por otra parte no fue capaz de investigar y comunicar los vacíos y puntos ciegos que dicho desarrollo generó en el mismo ecosistema del que dependía. De este modo, el conocimiento producido en Chile por investigadores en universidades tiene poca visibilidad, lo que lo hace en muchas ocasiones irrelevante. Más concretamente, el caso expone que si bien las políticas ambientales generadas asignan en su texto un rol importante a la ciencia (establecimiento de barrios, definición de condiciones aeróbicas del agua, etcétera), la práctica científica de los últimos treinta años no ha logrado imponer dichos criterios al momento de establecer prácticas productivas para la industria, que se ha inclinado hacia consideraciones económicas de maximización de ventajas comparativas. Lo interesante es

entender que si bien el gobierno intentó crear instancias de interacción ciencia-empresa, como los *clusters*, estos no lograron transformar el patrón establecido: para la industria, el salmón es un *commodity*. Sin embargo, cuando el virus ISA expuso su realidad de organismo vivo, la comunidad científica no fue capaz de abrir el debate político hacia una revisión sistémica de las condiciones ambientales necesarias para la producción, mientras que la banca terminó imponiendo sus condiciones en el nuevo escenario poscrisis. Esto queda claro al mirar las conclusiones de la Mesa del Salmón, que se concentraron más en reflotar económicamente la industria que en recuperar el ecosistema afectado. ©EURE

Referencias bibliográficas

Academia Chilena de Ciencias (2005). *Análisis y proyección de la ciencia en Chile*. Editado por J. E. Allende, J. Babul, S. Martínez & T. Ureta. Santiago: Autor.

Apud, E., Lagos, S. & Maureira, F. (2003). *Estudio ergonómico en plantas salmoneras de la X Región*. Cuadernos de Investigación n° 17. Santiago: Dirección del Trabajo.

AQUA. (2005). Ministro de Economía opinó sobre eventual *royalty* a la salmonicultura. *AQUA*, 08/08/2005.

AQUA. (2007a). Analizan posible presencia de variante de virus ISA. *AQUA*, 30/07/2007.

AQUA. (2007b). Biovac realizará hoy seminario sobre virus ISA. *AQUA*, 02/08/2007.

AQUA. (2007c). Directora del SERNAPESCA: "Hay una campaña que persigue a los salmonicultores". A*QUA*, 05/11/2007.

AQUA. (2007d). Envíos de salmón llegarían a US$ 2.600 millones el 2008. *AQUA*, 28/12/2007.

AQUA. (2007e). ¿Nuevo *royalty*? Historia conocida. *AQUA*, 26/03/2007.

AQUA. (2007f). Primera conferencia de salud de peces abordó los desafíos del sector salmonicultor. *AQUA*, 19/11/2007.

AQUA. (2007g). Salmonicultores "adoptaron una posición conservadora" frente al ISA. *AQUA*, 10/09/2007.

AQUA. (2007h). Salmonicultores y Gobierno realizaron simposio por virus ISA. 29/11/2007.

AQUA. (2007i). Seminario abordó en Puerto Varas los principales aspectos del ISAv. *AQUA*, 06/08/2007.

AQUA. (2007j). SERNAPESCA dispone de medidas de contingencia ante posible brote de ISA. *AQUA*, 07/08/2007.

AQUA. (2007k). SERNAPESCA: "Virus ISA es un brote, no una epidemia". *AQUA*, 03/08/2007.

AQUA. (2007l). Vallespín sostiene que propuesta de Escalona cambiaría las reglas del juego. *AQUA*, 23/03/2007.

AQUA. (2008a). Banca exige mayores garantías por riesgo de impago en sectores industriales. *AQUA*, 17/06/2008.

AQUA. (2008b). Hijo "salmonicultor" de Alfredo Ovalle: La industria debe "dejar el escritorio" y volver "a ponerse las botas". *AQUA*, 14/04/2008.

AQUA. (2008c). Hugo Lavados: "Las empresas salmonicultoras han dedicado mucha energía a sacarse el pillo". *AQUA*, 06/08/2008.

AQUA. (2008d). Informe financiero estimó buen desempeño de Multiexport Foods para el 2008. *AQUA*, 09/04/2008.

AQUA. (2008e). Laboratorio Biovac secuencia el 100 por ciento del genoma del virus ISA chileno. *AQUA*, 04/06/2008.

AQUA. (2008f). Presidenta Michelle Bachelet anunció nuevo plan en ayuda de la industria del salmón. *AQUA*, 27/11/2008.

AQUA. (2008g). Puchi: Hay que reordenar la industria y relocalizar las concesiones en áreas más grandes. *AQUA*, 14/04/2008.

AQUA. (2008h). Rabobank: "Hay preocupación por el virus ISA, pero la industria salmonicultora no desaparecerá". *AQUA*, 24/03/2008.

AQUA. (2008i). Regiones XI y XII concentran el 79,1 por ciento de las solicitudes de concesiones para cultivo de salmónidos. *AQUA*, 13/03/2008.

AQUA. (2008j). Salmonicultoras chilenas acumulan pérdidas por US$ 30 millones el primer semestre. *AQUA*, 18/08/2008.

AQUA. (2008k). Salmonicultores prefieren las aguas de Aysén. *AQUA*, 25/02/2008.

AQUA. (2008l). Salmonicultores y Gobierno estudiarían nuevo mapa de concesiones acuícolas. *AQUA*, 17/04/2008.

AQUA. (2008m). Víctor Hugo Puchi: El Gran Pez. *AQUA*, 04/08/2008.

AQUA. (2009a). Aprueban proyecto que crea el Fondo de Innovación para la Competitividad. *AQUA*, 12/08/2009.

AQUA. (2009b). AquaChile y su difícil negociación con la banca. *AQUA*, 08/06/2009.

AQUA. (2009c). Bice no renueva crédito a Invertec y salmonicultora cita a junta extraordinaria. *AQUA*, 04/06/2009.

AQUA. (2009d). Confirman que consumo de salmón con ISA no presenta riesgos para la salud. *AQUA*, 27/01/2009.

Araya, R. (1999). *Ecología y sociedad. Región de Los Lagos: una visión ecosocial.* Nueva Serie. Santiago: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso).

Baker, K. (2007). Neoliberalizing nature? Market environmentalism in water supply in England and Wales. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham & P. Robbins (Eds.), *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences* (pp. 101–113). Nueva York: Routledge.

Barrionuevo, A. (2008). Salmon Virus Indicts Chile's Fishing Methods. *New York Times*, marzo 27, 2008.

Barton, J. R. & Murray, W. E. (2009). Grounding geographies of economic globalisation: Globalised spaces in Chile's non-traditional export sector, 1980-2005. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 100*(1), 81–100. doi 10.1111/j.1467-9663.2009.00503.x

Barton, J. R., Gwynne, R. N. & Murray, W. E. (2007). Competition and co-operation in the semi-periphery: closer economic partnership and sectoral transformations in Chile and New Zealand. *Geographical Journal*, *173*(3), 224–241. doi: 10.1111/j.1475-4959.2007.00237.x

Barton, J. R., Gwynne, R. N. & Murray, W. E. (2008). Transformations in resource peripheries: an analysis of the Chilean experience. *Area, 40*(1), 24–33. doi 10.1111/j.1475-4762.2008.00792.x

Bebbington, A. (2000). Reencountering development: Livelihood transitions and place transformations in the Andes. *Annals of the Association of American Geographers, 90*(3), 495–520. En http://www.jstor.org/stable/1515526

Bebbington, A. (2007). Globalization and new geographies of conservation. *Geographical Journal*, *173*, 292-293.

Bebbington, A. (2009). Latin America: Contesting extraction, producing geographies. *Singapore Journal of Tropical Geography*, *30*(1), 7–12. http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-9493.2008.00349.x

Birch, K. (2008). Alliance-driven governance: applying a global commodity chains approach to the UK biotechnology industry. *Economic Geography, 84*(1), 83–103. doi: 10.1111/j.1944-8287.2008.tb00392.x

Bode, E. (2009). Knowledge externalities, innovation clusters and regional development. *Papers in Regional Science, 88*(3), 694–696. doi: 10.1111/j.1435-5957.2009.00258.x

Boston Consulting Group. (2007). *Estudios de competitividad en* clusters *de la economía chilena*. Documento de Referencia Acuicultura, 261. Santiago: Consejo de Innovación. En http://wapp.corfo.cl/ticrural/descargas/Antecedentes_diagnostico_sector_acuicultura.pdf

Bravo, S. (2006). *Diagnóstico de la proyección de la investigación en ciencia y tecnología de la acuicultura chilena*. Puerto Montt: Universidad Austral de Chile, Instituto de Acuicultura. En http://www.fip.cl/FIP/Archivos/pdf/informes/inffinal%202005-24.pdf

Bravo, S. (2006). Evolución de la investigación en la industria chilena del salmón. *Salmociencia 1*(1). En http://www.salmonchile.cl/salmociencia/001/paper2-1.pdf

Bravo, S., Dolz, H., Silva, M., Lagos, C., Millanao, A. & Urbina, M. (2005). *Diagnóstico del uso de fármacos y otros productos químicos en la acuicultura.* Informe Final, Proyecto n° 2003. Puerto Montt: Universidad Austral de Chile, Facultad de Pesquerías y Oceanografía, Instituto de Acuicultura.

Bridge, G. & Jonas, A. E. G. (2002). Governing nature: the reregulation of resource access, production, and consumption. *Environment and Planning A 34*(5), 759–766. doi: 10.1068/a34199

Bridge, G. (2000). The social regulation of resource access and environmental impact: production, nature and contradiction in the US copper industry. *Geoforum, 31*(2), 237–256. http://dx.doi.org/10.1016/S0016-7185(99)00046-9

Bridge, G. (2007). Acts of enclosure: claim staking and land conversion in Guyana's gold fields. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham & P. Robbins (Eds.), *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences* (pp. 74–86). Nueva York: Routledge.

Bridge, G., & Perrault, T. (2009). Environmental Governance. En N. Castree, D. Demeritt, D. Liverman & B. Rhoads (Eds.), *A companion to environmental geography* (Cap. 28). Nueva York: Wiley-Blackwell.

Buschmann, A. & Fortt, A. (2005). Efectos ambientales de la acuicultura intensiva y alternativas para un desarrollo sustentable. *Ambiente y Desarrollo*, *21*(3), 58–64.

Buschmann, A. (2001). *Impacto ambiental de la acuicultura: El estado de la investigación en Chile y el mundo. Un análisis bibliográfico de los avances y restricciones para una producción sustentable en los sistemas acuáticos*. Santiago: Terram Publicaciones En http://www.cetmar.org/DOCUMENTACION/dyp/ImpactoChileacuicultura.pdf.

Buschmann, A., Pizarro, R. & Doren, D. (2002). De pescadores a cultivadores del mar: Salmonicultura en Chile. *Análisis de Políticas Públicas*, n° 10, 1-12 (Santiago: Publicaciones Terram). En http://www.tsocial.ulagos.cl/apuntes/doc_3_salmonicul-tura_en_chile.pdf

Camus, P. & Jaksic, F. (2009). *Piscicultura en Chile: Entre la productividad y el deterioro ambiental. 1856-2008*. Serie Geolibros. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Geografía y Centro de Estudios Avanzados en Ecología y Biodiversidad (Caseb).

Canales, C. (2006). *Transformaciones socioculturales, económicas y medioambientales en la localidad de Quellón, como consecuencia de la expansión de la industria salmonera y del proceso urbanizador, en el marco de las teorías de la nueva ruralidad y sociedad del riesgo*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Sociología.

Carrasco, C., Echeverría, M., Riquelme, V. & Vega, P. (2000). *Cultivando el mar: para la calidad de las condiciones de trabajo*. Cuaderno de Investigación n° 13. Santiago: Dirección del Trabajo, Departamento de Estudios.

Comisión de Pesca. (2007). *Informe de la Comisión de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos sobre la investigación realizada respecto del impacto laboral y medioambiental de la actividad salmonera en el país*. Valparaíso: Cámara de Diputados, Congreso de la República de Chile.

Consejo Nacional de Innovación para la Competitividad. (2007). *Hacia una estrategia nacional de innovación para la competitividad*. Vol. I. Santiago: Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (Conicyt). En http://www.conicyt.cl/573/articles-7609_documentos.pdf

Cousin, G. (2005). Case Study Research. *Journal of Geography in Higher Education*, *29*(3), 421–427.

Creswell, J. W. (2003). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Crevoisier, O. & Jeannerat, H.(2009). Territorial knowledge dynamics: From the proximity paradigm to multi-location milieus. *European Planning Studies, 17*(8), 1223–1241. doi: 10.1080/09654310902978231

Díaz, E. (2004). Estudio de remuneraciones en plantas salmoneras de la Décima región (diciembre 2004). Serie Aporte al Debate, n° 15. Santiago: Dirección del Trabajo. Departamento de Estudios.

Echenique, M. (1998). *Desarrollo de la industria salmonícola en Chile*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Agronomía e Ingeniería Forestal, Departamento de Economía Agraria.

Echeverría, M. (2002). *Diálogo que promete: sobre el trabajo en los cultivos y productos del mar* (1). Serie Temas Laborales n° 17 Santiago: Dirección del Trabajo. Departamento de Estudios.

Elizalde Mac-Clure, R. (1958). *La sobrevivencia de Chile.* Santiago: Ministerio de Agricultura, Servicio Agrícola Ganadero (SAG).

Elizalde Mac-Clure, R. (1970). *La sobrevivencia de Chile: La conservación de sus recursos naturales renovables* (2ª ed.). Santiago: Ministerio de Agricultura, Servicio Agrícola Ganadero (SAG). En http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0027346.pdf

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2006). Cultured Aquatic Species Information Programme. Oncorhynchus kisutch. Texto de W. Fairgrieve. En *FAO, Fisheries and Aquaculture Department* [online]. Roma. http://www.fao.org/fishery/culturedspecies/Oncorhynchus_kisutch/en#tcN9009D

Furci, G., Pinto, F. (2008). *Crisis en la salmonicultura*. Fundación Terram [online]. En http://www.terram.cl/images/minutas/minuta-crisis-salmonicultura.pdf

Gallie, E. P. (2009). Is geographical proximity necessary for knowledge spillovers within a cooperative technological network? The case of the French biotechnology sector. *Regional Studies*, *43*(1), 33–42. doi: 10.1080/00343400701652818

Gebauer, M. T. & Olivares, G. (1959). *Geografía industrial de la región de Los Lagos.* Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación.

Harvey, D. (1984) [2007]. *The limits to Capital*. Londres: Verso.

Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Nueva York y Oxford: Oxford University Press.

Henderson, G. (1998). *California and the fictions of capital*. Berkeley, CA: University of California Press.

Henoch, P. (2006). *Salmon made in Chile: Innovación tecnológica en la industria acuícola*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Economía y Administración.

Heynen, N. & Robbins, P. (2005). The neoliberalization of nature: Governance, privatization, enclosure and valuation. *Capitalism, Nature, Socialism*, *16*(1), 5–8. doi: 10.1177/0309132510376849

Higgins, V., Dibden, J. & Cocklin, C.(2008). Neoliberalism and natural resource management: Agri-environmental standards and the governing of farming practices. *Geoforum*, *39*(5), 1776–1785. doi: 10.1016/j.geoforum.2008.05.004

Mansfield, B. (2007). Neoliberalism in the oceans: "rationalization," property rights, and the commons question. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham & P. Robbins (Eds.), *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences* (pp. 63–73). Nueva York: Routledge.

McCarthy, J. & Prudham, S.(2004). Neoliberal nature and the nature of neoliberalism. *Geoforum*, *35*(3), 275–283. doi: 10.1016/j.geoforum.2003.07.003

McCarthy, J. (2004). Privatizing conditions of production: trade agreements as neoliberal environmental governance. *Geoforum*, *35*(3), 327–341. doi: 10.1016/j.geoforum.2003.07.002

Meller, P. (1996). *Un siglo de economía política chilena (1890-1990)*. Santiago: Editorial Andrés Bello.

Méndez, R., & Munita, C. (1989). *La salmonicultura en Chile*. Santiago: Fundación Chile.

Montero, C. (2004). *Formación y desarrollo de un* cluster *globalizado: el caso de la industria del salmón en Chile*. Serie Desarrollo Productivo n° 145. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), Red de Reestructuración y Competitividad, División de Desarrollo Productivo y Empresarial. En http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/14892/LCL2061.pdf

O'Connor, J. (1997). *Natural causes: Essays on ecological Marxism*. Nueva York: The Guilford Press.

Peet, R. & Hartwick, E. (1999). *Theories of development*. Nueva York: The Guildford Press.

Peet, R. & Watts, M. (1993). Development theory and environment in an age of market triumphalism. *Journal of Economic Geography*, *69*(3), 227–253. En http://www.jstor.org/stable/143449, doi: 10.2307/143449

Peluso, N. (2007). Enclosure and privatization of neoliberal environments. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham & P. Robbins (Eds.), *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences* (pp. 89–93). Nueva York y Londres: Routledge.

Perreault, T. & Martin, P. (2005). Geographies of neoliberalism in Latin America – Introduction. *Environment and Planning A 37*(2), 191–201. En http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=a37394

Pliscoff, P. (2009). Salmon Farming in Los Lagos Region [Mapa]. En B. Bustos Gallardo, *Geographies of knowledge production in a neoliberal setting: The case of Los Lagos Region, Chile* (2010).

Geography - Dissertations and Theses, Paper 64. Syracuse University. http://surface.syr.edu/geo_etd/64.

Prebisch, R. (1971). *Transformación y desarrollo: la gran tarea de América Latina*. México: Fondo de Cultura Económica.

Prudham, S. (2004). *Knock on wood: Nature as commodity in Douglas-Fir country*: Nueva York: Routledge.

Robertson, M. (2007). The neoliberalization of ecosystem services: Wetland mitifation banking and the problem of measurement. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham and P. Robbins Eds.), *Neoliberal environments: False promises and unnatural consequences* (pp. 114–125). Nueva York y Londres: Routledge.

Rosales, C. (2006). *Contra viento y marea: el salmón en el sur chileno. Una aproximación témporo-espacial*. Colección Monográficos. Osorno: Universidad de Los Lagos.

Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile* [Apuntes de clase. Curso dictado en el campo de prisioneros políticos 3 Álamos, 1976]. Santiago: LOM Ediciones.

Salgado, R. (2005). *Análisis del desarrollo de la salmonicultura chilena.* Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Agronomía e Ingeniería Forestal, Departamento de Economía Agraria.

SalmonChile. (2007a). *Informe estratégico*. Santiago: Autor.

SalmonChile. (2007b). *La contribución de la salmonicultura a la economía chilena*. Santiago: SalmonChile, Departamento de Estudios.

SalmonChile. (2009). SalmonChile A.G. traslada sus operaciones a Puerto Montt. *SalmonChile, sitio web,* 22/04/2009.

Santibáñez, A. & Monje, P. (1999). Los desencantos de la regionalización en Chile: Algunos objetivos incumplidos. *Estudios Sociales. Corporación de Promoción Universitaria* (102), 93–107.

Schurman, R. A. (1996). Snails, southern hake and sustainability: Neoliberalism and natural resource exports in Chile. *World Development*, *24*(11), 1695–1709.

Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca). (1998–2008). *Anuarios Estadísticos de Pesca en Chile*. Valparaíso: Autor.

Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca). (2008). *Balance de la situación sanitaria de la anemia infecciosa del salmón en Chile de julio del 2007 a julio del 2008*. Valparaíso: Servicio Nacional de Pesca, Unidad de Acuicultura.

Smith, N. (1984). *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. Cambridge, MA: Blackwell.

Subsecretaría de Pesca (Subpesca). (2006). *Informe ambiental de la acuicultura*. Valparaíso: Subsecretaría de Pesca. Departamento de Acuicultura.

Sunkel, O. (Ed.). (1996). *Sustentabilidad ambiental del crecimiento económico chileno*. Santiago: Universidad de Chile, Programa de Desarrollo Sustentable, Centro de Análisis de Políticas Públicas (CAPP).

Sweet, P. (1990). *Perspectivas y proyecciones de la industria del salmón en Chile*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Agronomía e Ingeniería Forestal, Departamento de Economía Agraria.

Swyngedouw, E. (2007). Dispossessing H2O: The contested terrain of water privatization. En N. Heynen, J. McCarthy, S. Prudham & P. Robbins, *Neoliberal environments: False promises and*

unnatural consequences (pp. 51–62). Nueva York y Londres: Routledge.

Taylor, J. E. (2001). *Making salmon: An environmental history of the Northwest fisheries crisis* [Weyerhaeuser environmental books]. Washington: University of Washington Press.

Technopress (2003). *Aquaculture in Chile*. Santiago: Autor.

Terram (2002). De pescadores a cultivadores del mar: salmonicultura en Chile. *Análisis de Políticas Públicas*, n° 10, 1–12. Santiago: Fundación Terram, Departamento de Estudios.

Terram (2004a). Evaluación de la política ambiental de los gobiernos de la Concertación. *Análisis de Políticas Públicas*, n° 28, 1–21. Santiago: Fundación Terram, Departamento de Estudios. En http://www.terram.cl/docs/presentacion_ocde.pdf

Terram (2004b). Salmonicultura y trabajo: Una relación injusta. *Análisis de Coyuntura Salmonicultura*, n° 4, 1–12. Santiago: Fundación Terram, Departamento de Estudios. En http://www.terram.cl/nuevo/images/storiessalmon_4nov04.pdf

Universidad Católica de Valparaíso (2004). *Evaluación de la posición trófica y la eficiencia de los métodos de recaptura en salmónidos escapados de centros de cultivo*. Valparaíso: Autor.

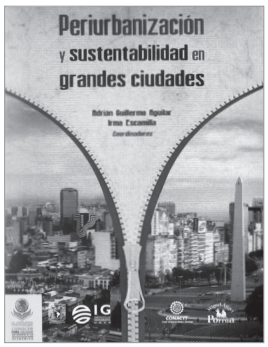
Vage, O. K. (2005). *El desarrollo de la salmonicultura en Chile entre 1985 y 2000*. Bergen, Noruega: Universidad de Bergen, Facultad de Historia y Filosofía, Estudios Latinoamericanos.

Villarroel, J. (2003). *Análisis de la competitividad de la industria del salmón en Chile.* Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Agronomía e Ingeniería Forestal, Departamento de Economía Agraria.

Vrsalovic, J. (2002). *Diagnóstico y perspectivas de los clusters minero, salmonícola y vitivinícola en Chile*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería.

White, R. (1993). *"It's your misfortune and none of my own": A new history of the American West*. Norman, OK: University of Oklahoma Press.

WWF (World Wide Fund For Nature)-Chile. (2006). *Sinopsis de los impactos y la gestión ambiental en la salmonicultura chilena* [Informe técnico de consultoría, J. León Muñoz]. Actas Taller Científico "Investigación ambiental en la salmonicultura chilena: ¿Gasto o inversión?". Editado por S. Díaz Herrera & J. León Muñoz. Valdivia, Chile. En http://awsassets.panda.org/downloads/sinopsissalmonicultura.pdf



Periurbanización y sustentabilidad en grandes ciudades

Adrián Guillermo Aguilar e Irma Escamilla (Coordinadores)

Editor: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Instituto de Geografía

Bajo el título de *Periurbanización y sustentabilidad en grandes ciudades*, desde México nos llega un libro que entrega importantes aportes teóricos y empíricos sobre la expansión física de las grandes ciudades, la situación que subyace a los procesos de periurbanización, la condición de sustentabilidad y las cuestiones relativas a la gobernanza que en ellas se dan. De algún modo, pese a no ser pionero en el tratamiento de estos temas y aunque está centrado en investigaciones sobre las grandes ciudades mexicanas —salvo la primera parte, donde hay una sección sobre Buenos Aires y otra sobre Santiago de Chile—, se reconoce en este trabajo una aproximación variada en enfoques y de alto valor para comprender los desafíos que en esta materia son hoy comunes en Latinoamérica.

Periurbanización y sustentabilidad... es fruto del IV Seminario Internacional "Procesos metropolitanos y grandes ciudades", organizado por el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México en febrero del año 2009, cuestión que podría significar en muchos casos la compilación de trabajos bajo el formato de Actas de un Congreso. Sin embargo, su estructura y la calidad de la mayoría de los artículos hablan de un acucioso trabajo de selección, calificación y edición por parte de sus coordinadores, Adrián Guillermo Aguilar e Irma Escanilla. Adicionalmente, aun cuando prácticamente todos los investigadores son mexicanos, hecho que podría entenderse como un sesgo en el enfoque de sus trabajos, la pertenencia de cada uno a

distintos centros de investigación, incluso algunos en calidad de funcionarios públicos, explica en forma importante la amplitud e interrelación de miradas contenidas en esta publicación.

El libro nos ofrece cuatro apartados con quince trabajos. El primer apartado contiene tres artículos sobre urbanización y sustentabilidad en América Latina: uno de los investigadores argentinos Pablo Ciccolella e Iliana Mignaqui, de la Universidad de Buenos Aires; otro de los investigadores chilenos Hugo Romero, Marcela Salgado y Claudio Fuentes, de la Universidad de Chile; y un tercero del investigador Martin Smolka, del Lincoln Institute of Land Policy. Un segundo apartado, con cuatro trabajos sobre metropolización y conflictos ambientales en México, es iniciado por los investigadores Jesús Arroyo e Isabel Corvera, del Departamento de Estudios Regionales de Guadalajara; luego se presenta el trabajo del investigador Ismael Aguilar, del Tecnológico de Monterrey; prosigue con el aporte del investigador Manuel Perló, de la UNAM, y cierra la sección el trabajo de los investigadores Carlos Félix Garrocho Rangel y Juan Campos Alanís, de El Colegio Mexiquense. El tercer apartado, que también contiene cuatro trabajos, se abre con el artículo de dos directores de Oficinas del Distrito Federal, J. Enrique Castelán Crespo y Adolfo Mejía Ponce de León; siguen los investigadores Adrián Guillermo Aguilar y Clemencia Santos Cerquera, de la UNAM; cierran la sección dos trabajos de los investigadores Ma. de Lourdes Rodríguez Gamiño, Jorge López Blanco y Gilberto Vela Correa, el primero de la UNAM y los siguientes de la Universidad Autónoma Metropolitana de Xochimilco. El cuarto y último apartado se inicia con el trabajo de la investigadora Flor M. López de la UNAM, seguido del artículo de la investigadora Ailsa Winston, de la UNAM; el trabajo de los investigadores Antonio Vieyra e Irma Escamilla, de la UNAM, para cerrar con la entrega de los investigadores Rafael Candeau y Sergio Franco, de la Universidad Autónoma del Estado de México de Iztapalapa.

En cuanto a sus contenidos —en términos de aportes teóricos y empíricos—, en cada apartado, y en los trabajos que contienen, se ofrecen interesantes aproximaciones a un conjunto de temáticas que sin duda hoy están presentes no solo en el debate académico, sino también en la agenda pública en Latinoamérica. Es así que Ciccolella y Mignaqui, en el primer apartado, abordan la problemática ambiental de la Cuenca del Río Matanza-Riachuelo en la Región Metropolitana de Buenos Aires desde la perspectiva de la gobernanza, mostrando la fractura institucional, la superposición de jurisdicciones y la errática conducción de la política urbana que condena actualmente a una población de casi medio millón de habitantes de catorce municipios a vivir en condiciones de alta vulnerabilidad social y deterioro ambiental. Sobre la base de un análisis del marco jurídico-institucional, los autores no se quedan solo en el diagnóstico, sino que lo ven como una oportunidad y apuntan a la necesidad urgente de una agenda ambiental metropolitana como punto de partida de la solución.

Puesto el foco al otro lado de la cordillera de los Andes, el trabajo de Romero, Salgado y Fuentes analiza el problema de la segregación socioambiental en Santiago de Chile, para lo que se sirve de un estudio de caso en la comuna de Peñalolén, utilizando un sistema de información geográfica y combinando el análisis ambiental con el social. Los resultados de esta investigación dan cuenta

de que las nuevas formas de segregación no solo se asocian a exclusiones del mercado residencial, laboral, educacional o cultural, sino que son de orden ambiental, y tocan aspectos como los niveles de contaminación y la localización en zonas de riesgo, entre otros. Se cierra este apartado con el trabajo de Smolka, el cual, basado en diversos antecedentes de distintas ciudades de América Latina provistos por otros investigadores, examina cómo la falta de suelo urbano y el alza en sus precios responde en gran parte a la negligencia de los gobiernos en cuanto a la utilización de las tierras públicas y a cierta parcialidad en el ejercicio de la regulación urbanística.

En el segundo apartado, Arroyo y Corvera comparan la gobernanza ambiental en tres importantes zonas metropolitanas de México: la de Guadalajara (ZMG), la de Monterrey (ZMM) y la de Puebla-Tlaxcala (ZMPT). Las variables que utilizan para medir tal condición son las tasas de crecimiento de población y de superficie, la localización de plantas de tratamiento de residuos sólidos, los reglamentos, la participación ciudadana, así como datos en materia de mejoramientos y problemáticas ambientales. Los resultados muestran contrastes importantes; por ejemplo, que la ZMG presenta un mayor deterioro ambiental en comparación con la ZMM y la ZMPT, aunque la primera demuestre mayor capacidad para promover la participación ciudadana. Concluyen afirmando la necesidad de que los gobiernos locales aborden estas problemáticas en conjunto, a escala metropolitana y regional.

A continuación, Aguilar Barajas propone un análisis hemerográfico sobre el proceso de metropolización de Monterrey, específicamente sobre el caso del Arco Vial Sureste. El aporte principal de este trabajo está en que muestra cómo proyectos de este tipo muchas veces se encuentran lejos de una planeación y evaluación integrada en el territorio metropolitano, donde el propósito de la conectividad se prioriza por sobre lo ambiental, lo que además genera problemas de gobernabilidad entre las distintas escalas de gobierno y conflictos con la ciudadanía.

Un tercer trabajo de este apartado, de Perló, explora una temática de vital importancia para la Ciudad de México, como es la urgente necesidad de recuperar la sustentabilidad hídrica. A partir de un concepto que apuesta a un aprovechamiento del recurso agua en forma más eficiente y equitativa, el autor revisa los esfuerzos gubernamentales en esta materia desde el año 2007, avanza en algunas propuestas específicas que se inscriben en lineamientos de políticas, concluyendo que es posible la recuperación de la sustentabilidad hídrica para esta gran metrópolis.

Se cierra este segundo apartado con un trabajo de Garrocho y Campos que escapa a las temáticas propiamente ambientales, ya que se focaliza en estudiar la estrategia espacial de las cadenas de farmacias en el área metropolitana de Toluca. Con base en el enfoque de economías de aglomeración, definen los factores clave que guían a las tres principales cadenas de farmacias y visualizan los patrones espaciales de localización, concluyendo en que hay una suerte de imitación locacional entre ellas.

El tercer apartado del libro se inicia con el trabajo de Castelán y Mejía Ponce sobre la política ambiental en el suelo de conservación en el Distrito Federal. El aporte de este trabajo lo constituye la revisión e identificación de factores coadyuvantes del cambio de usos de suelo para explicar el origen de la

amenaza sobre estos suelos, así como destacar el Plan Verde 2007–2022 para avanzar hacia la sustentabilidad de su desarrollo y de sus programas hoy en curso. El estudio concluye planteando que el reto de la sustentabilidad requiere sumar actores al esfuerzo del Gobierno del Distrito Federal para garantizar su futuro.

Siguen Aguilar y Santos con una presentación sobre el manejo de reasentamientos humanos irregulares en el suelo de conservación del Distrito Federal, en la cual se analiza la efectividad de la política urbana. Para tal propósito, revisan exhaustivamente el estado actual de la temática en el mundo y, específicamente, el rol de los programas existentes en materia de política urbana desde mediados de los años noventa en México. A la luz de los antecedentes que plantean, concluyen que a pesar del aumento de asentamientos humanos irregulares, tanto el Distrito Federal como las Delegaciones carecen de una política urbana eficaz para enfrentar este desafío.

Un tercer trabajo, de Rodríguez, López y Vela, sobre suelos de conservación en el Distrito Federal, pone el énfasis en el crecimiento urbano y deterioro ambiental, revisando cartográfica y estadísticamente los cambios producidos en la cobertura vegetal y el uso de suelo. Los mismos autores cierran este apartado con un aporte sobre calidad de suelos para el aprovechamiento sustentable de la Sierra de Guadalupe en el Distrito Federal, realizado mediante un trabajo de campo y apoyo de laboratorio. Especial énfasis ponen en el análisis de los suelos deforestados, mostrando que los programas de forestación que los preceden han privilegiado especies que se adaptan menos naturalmente a las condiciones edáficas de la sierra.

La última parte del libro se inicia con un trabajo de López sobre el agua y las condiciones de salud en la periferia urbana pobre del Distrito Federal, donde se releva la importancia de la perspectiva geográfica en este tipo de estudios. Junto con entregar un panorama sobre las condiciones de vida en la periferia urbana del Distrito Federal, especialmente para el caso de la población que vive en asentamientos irregulares, se muestra una importante cartografía sobre distintas variables de salud que tienen un lugar en las desigualdades existentes. Entre las principales conclusiones que entrega este estudio está la constatación de que el débil panorama socioterritorial, unido a una mala calidad de los servicios prestados, son factores que inciden en el deterioro de la salud de la población de la periferia urbana.

En el artículo siguiente, Winston estudia la problemática relativa a la reubicación de asentamientos irregulares en la Delegación de Tlalpan, en el Distrito Federal, derivada de la expansión urbana periférica de la Ciudad de México. Un acento importante de su investigación está en el reconocimiento de aspectos relacionados con la comunidad, el vínculo entre redes sociales y el tema de inseguridad que subyacen a los asentamientos irregulares. Para el caso de Tlalpan, se aprecia que el programa de reubicación ha permitido una recuperación del suelo de conservación; sin embargo, la autora plantea que los fines ambientales deben ir de la mano de la consecución de fines sociales para un desarrollo sustentable.

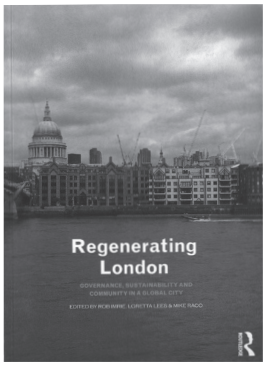
Un tercer trabajo, de Vieyra y Escamilla, analiza el efecto de los proyectos productivos y sus implicancias en el proceso de urbanización en Milpa Alta en el Distrito Federal. Junto con analizar las tendencias en las tasas de crecimiento de la población

entre 1990 y 2005, se revisa para el mismo período los cambios en la población económicamente activa, la proliferación de asentamientos irregulares y los proyectos de inversión en diferentes sectores productivos por delegación. Una de las conclusiones más importantes de este trabajo radica en reconocer que iniciativas tendientes a generar proyectos productivos pueden ayudar a mitigar los impactos de la expansión urbana en suelos de conservación, particularmente vinculados a la dinámica del desarrollo rural.

Para finalizar, este cuarto apartado se cierra con el trabajo de Candeau y Franco, quienes, también en la problemática de los asentamientos humanos irregulares en Milpa Alta, plantean el análisis de los geosistemas urbanos. Desde un enfoque geográfico, buscan comprender las consecuencias e impactos de los problemas medioambientales en la sociedad; para ello examinan un conjunto de variables por tema, levantadas en terreno, que comparan la situación entre distintos asentamientos humanos irregulares. En conclusión, esta investigación aporta importantes similitudes y contrastes entre los geosistemas urbanos observados.

En resumen, a partir de la revisión de los trabajos presentados en este libro, se reitera que son un aporte sustantivo a la literatura sobre las problemáticas ambientales y su relación con la expansión urbana, la periurbanización y la gobernanza en las áreas metropolitanas, especialmente de México. Se destaca especialmente el apartado tres, donde los trabajos se interrelacionan de mejor manera que en los otros apartados, sin restarles mérito a otros trabajos que son parte integral de este libro. ©EURE

Arturo Orellana
Pontificia Universidad Católica de Chile.
Santiago, Chile
e-mail: amorella@uc.cl



Regenerating London. Governance, sustainability and community in a global city

Editado por Rob Imrie, Loretta Lees y Mike Raco

Nueva York: Routledge, 2009

Regenerating London (353 páginas), sacado a circulación por Routledge en 2009 y cuyos editores son Rob Imrie, Loretta Lees y Mike Raco, aborda —tal como su nombre lo indica— varias de las facetas que ha tomado el proceso de regeneración urbana de la ciudad de Londres en los últimos treinta años, y que han llevado a esta ciudad desde ser una urbe en declinación a inicios de los ochenta, a la próspera y dinámica "ciudad global" de la actualidad. Es a partir de este cambio radical que los autores se preguntan sobre cuáles han sido los cambios que han posibilitado y que han resultado de este proceso de revitalización económica.

El objetivo principal de los autores es "proveer una visión académica, aunque accesible, de la regeneración urbana en Londres", en el entendido de que la capital británica es por su historia, su rol en la economía mundial (especialmente en la economía financiera) y su morfología, un actor especialmente interesante para el estudio de conceptos relacionados con la regeneración urbana, como gobernabilidad, gobernanza, comunidad, globalización y sustentabilidad. Plantean que estos dos últimos conceptos son especialmente relevantes para el debate académico sobre la regeneración urbana de los últimos años, tanto en Londres como en el resto del mundo. Así, el foco del libro está puesto en la discusión de proyectos de regeneración urbana que promuevan la inclusión social, que a su vez remite a la creación de lugares seguros, a la disminución de la polarización

social y a la construcción de espacios que respondan a las necesidades de una población étnica y culturalmente diversa, como lo es la londinense.

El libro está dividido en cuatro partes de tamaño similar. La primera aborda las dimensiones del cambio urbano en la capital británica y está integrada a su vez por cuatro textos: "Regeneración de Londres" (R. Imrie, L. Lees y M. Raco), "Planificando Londres: una conversación con Peter Hall" (una entrevista de los editores al famoso planificador urbano inglés), "Regenerando una ciudad global" (T. Butler y C. Hamnett) y, finalmente, "Gobernando Londres: la evolución del paisaje institucional y de la planificación" (M. Tewdwr-Jones).

La segunda parte se refiere a los proyectos urbanos y a la idea de ciudad sustentable. Compuesta de cuatro capítulos ("Entendiendo el cambio urbano", por M. Keith; "'Un ejemplo de ciudad sostenible': cambio urbano de tipo progresista y el desarrollo de King's Cross", por R. Imrie; "Gobierno local y la política de regeneración emblemática en Londres: el caso de Paddigton", por M. Raco y S. Henderson; y finalmente, "Los Juegos Olímpicos 2012 y la reconfiguración del este de Londres", por G. Poynter).

La tercera parte tiene por título *Sustentabilidad, inclusión y mixtura social*. Se compone de cuatro textos, que van desde el resurgimiento de los edificios de altura como modo de crecimiento urbano de tipo inclusivo y sustentable (R. Baxter y L. Lees), hasta el análisis de proyectos y programas de vivienda social desplegados para la regeneración de la capital británica (P. Watt), los que son mediados por otros dos capítulos, uno que aborda la red de canales alrededor del Támesis (M. Davidson) y otro dedicado al examen de los planes para hacer de Londres una ciudad caminable (J. Middleton).

La parte final del libro aborda la idea de gobernabilidad a nivel de la comunidad y el cambio urbano. En ella tienen cabida un artículo que examina los proyectos de regeneración de South Bank (G. Baeten), uno que estudia el cambio étnico en un mercado callejero del este de Londres (N. Dines), otro centrado en el mejoramiento de un *council estate* (conjunto de viviendas sociales) en Hackney (T. Manzi y K. Jacobs), y finalmente uno que estudia el comportamiento y las actitudes de jóvenes en diez condominios sociales del sector de King´s Cross (N. Brown y L. Lees). El texto cierra con un capítulo de conclusiones a cargo de A. Cochrane.

El libro parte sosteniendo una doble tesis: que los procesos de regeneración urbana en la capital británica han sido escasamente abordados por la academia (la que, en cambio, ha documentado profusamente la historia de la ciudad); y que ellos han sido fruto fundamentalmente de intervenciones y acciones sobre el medio construido, las que han dado origen a múltiples geografías humanas.

Se sostiene que las políticas de regeneración urbana de los últimos treinta años en Londres, definidas como "las políticas y estrategias que han sido diseñadas para afrontar la declinación de la ciudad y la transformación social y económica de Londres", tienen tres aspectos comunes: han estado inmersas en políticas de desarrollo regional del sureste de Inglaterra, están muy relacionadas con la condición global de la ciudad y, por último, han sido exitosas en facilitar la regeneración cultural y económica de las zonas en que han sido aplicadas, pero esto no necesariamente se ha traducido en mayor igualdad entre sus habitantes, sino más bien lo contrario.

Los autores sugieren que desde mediados de los ochenta, la regeneración urbana es vista como la estrategia más adecuada (si no la única), para la competitividad urbana. Llaman a esto la visión "globalista" de la regeneración urbana, que asume (de forma ingenua, según sus palabras) que la inserción en la economía mundial es la mejor medicina para muchos de los males de una sociedad. Tal idea estaría lejos de ser igualitaria, en el sentido de distribuir beneficios y recursos en forma homogénea en un país. Al contrario, a partir de ella se selecciona regiones, ciudades y áreas de ciudades "ganadoras" para la colocación de beneficios y recursos. Un ejemplo clásico de lo anterior es la región sureste del Reino Unido, donde se ubica Londres, que —en comparación con el resto del país— acumula una desproporcionada parte de riqueza. Lo propio ocurre con la misma ciudad, donde todas las áreas, a excepción del Este, han sido beneficiarias en mayor o menor medida de la pujanza de Londres.

Por otro lado, se plantea que a partir de los noventa, la naturaleza misma de las ciudades, y sobre todo de las ciudades globales como Londres, es la de estar cruzadas por múltiples grupos ciudadanos que operan tanto a nivel territorial como por intereses particulares. Si a ello se suma la existencia de problemas urbanos cada vez más complejos, que exigen la convergencia de agencias de distintos ministerios operando en distintas escalas, se tiene que la regeneración urbana es fundamentalmente un problema de gobernanza (más que de gobierno); es decir, de alineamiento de múltiples agendas en pos de un objetivo común, y especialmente de resolución de conflictos radicados en visiones contrapuestas sobre el fenómeno urbano. En este sentido, la regeneración urbana hoy requiere un rol activo de los ciudadanos, no solo porque estos son voces válidas y necesarias para la definición del tipo de ciudad que habitarán, sino también porque el producto final de las intervenciones urbanas de regeneración en Londres es la inserción de los ciudadanos en una economía global y competitiva.

Peter Hall plantea que esta condición —la participación ciudadana— ha sido la principal amenaza de los procesos de regeneración urbana a partir de los noventa: virtualmente ha paralizado la ciudad, haciendo mucho más difícil la modificación de cualquier paño urbano por las sucesivas rondas de negociaciones entre distintas agencias. Por último, Hall sostiene que, debido al proceso de cambio económico de Londres, en el cual las áreas centrales han sido gentrificadas casi en su totalidad, con excepción de algunos conjuntos de viviendas sociales (*council estates*), es recomendable que la provisión de vivienda económica se localice fuera de la ciudad, eso sí bajo estándares altos y en ubicaciones vecinas a corredores de transporte bien diseñados.

Desde el punto vista de su aporte al corpus teórico urbanístico, el libro tiene varias virtudes. En primer lugar, engloba una serie de procesos de distinta escala y naturaleza bajo un solo paraguas, el de regeneración urbana, y construye un marco interpretativo único para entender la evolución exitosa de una ciudad como Londres. Debido a que todos los textos tienen un cierto nivel de rigor investigativo (definen una pregunta de investigación, metodología para responderla y una hipótesis, y en general combinan metodologías cuantitativas y cualitativas), esta perspectiva no solo sirve para entender diversos procesos urbanos, sino también para evaluar las políticas que dieron origen a tales procesos.

Las deudas del libro van por dos lados. Pri-

mero, existen textos (quizá tres) de calidad claramente inferior al resto o cuyo foco se aleja de la evaluación del impacto de un proyecto determinado de regeneración urbana y, en cambio, se limitan a comentar un tema en particular, a veces en forma exageradamente extensa. Un ejemplo de esto se encuentra en uno de los últimos capítulos, en que se analiza con exagerado detalle, y sin llegar a ninguna conclusión significativa, el fallido proceso de regeneración del mercado de Queens (al este de Londres), y cómo algunos vecinos, entre los cuales se cuenta al autor del texto, se opusieron a dicha empresa.

El segundo aspecto que llama la atención es la naturaleza última del término "regeneración". Debido a que su uso abarca tanto la puesta en marcha de proyectos urbanos inmensos, como el Thames Gateway Project, que abarca más de 100 kilómetros de largo, como el de la construcción de edificios de altura en diversos lugares de Londres o el plan para hacer de la ciudad una más caminable, cabe preguntarse cuál es la línea divisoria entre un proyecto que se puede calificar de regeneración urbana, y otro que no lo es. Después de todo, ¿acaso las intervenciones urbanas (tanto a escala residencial como de infraestructura urbana) no son mayoritariamente proyectos que, en mayor o menor medida, buscan la revitalización económica de la ciudad? La vaguedad con que es usado el término "regeneración urbana" no contribuye a aclarar estas dudas.

Con todo, el libro merece ser leído. Los textos en su conjunto muestran cómo una serie de iniciativas urbanas fragmentadas y sin mayor conexión aparente entre sí, en la práctica se influencian unas a otras (a veces complementándose; otras, anulándose), lo que lleva a preguntarse hasta qué punto las áreas metropolitanas requieren no solo de gobernanza, sino también de un *gobierno*. Así, el debate no parece reducirse a cómo garantizar el crecimiento económico con la participación ciudadana y la equidad, tal como lo plantean los autores al final, sino cómo articular un gobierno eficaz de la ciudad, capaz de articular proyectos de distinto tipo y escala de forma concreta, eficiente y democrática. ©EURE

Rodrigo Mora
Universidad Diego Portales, Santiago, Chile.
e-mail: rodrigo.mora@udp.cl